TRANSPORTASI DALAM ARUS INDUSTRIALISASI

Narasi Atas Cacat Modernisasi

Penerbit

BADAN PENERBITAN PERS MAHASISWA UNIVERSITAS GADJAH MADA (BPPM UGM) BALAIRUNG

Izin Penerbitan Khusus : SK Menpen RI No. 1039/DIRJEN/PPG/STT/1986; SK Rektor UGM No. UGM/82/7783/UM/01/37 tanggal 14 Desember 1985

Pelindung: Prof. Dr. Pratikno. M.Sc. (Rektor UGM) **Pembimbing:** Dr. Kuskridho Ambardi

BPPM BALAIRUNG UGM
Perum Dosen UGM Jl. Kemang Merak B21, Bulaksumur, Yogyakarta 55281
www.balairungpress.com

Daftar Isi ⟩⟩

TRANSPORTASI DALAM ARUS INDUSTRIALISASI
⟩⟩narasi atas cacat modernisasi⟩⟩

Transportasi: Jejak Pergulatan Kepentingan dalam Laju Peradaban

Oleh : Ibnu Hajar Al-Atsqolani

Bagaimana kalau kita tak usah membangun kota?
usul mereka yang takut kehilangan hatinya.
Orang-orang terbahak, dingin pun bubar seketika.
Sebuah kereta kencana lewat depan mata
ditarik sekawanan manusia
yang tubuhnya berpeluh darah.[i]

ilustrasi: *BALAIRUNG/Eka*

Rambo menyusup di antara gang-gang sempit. Dikayuhnya becak kencana sekuat tenaga, melaju seperti angin. Puluhan, ratusan, ribuan tentara mengejar di belakangnya. Dengan senapan mesin, bazzoka, dan berbagai artileri lainnya, mereka memburu. Lantas, seperti sudah sewajarnya, nasib Rambo dan becaknya tumpas di ujung serbuan tentara.

Begitulah akhir kisah *Rambo atawa Becak terakhir di Dunia* karya Seno Gumira Ajidarma.[ii] Seno memang berangkat dari sebuah fenomena sosial yang mewabah di zaman itu. Ia menyampaikan bagaimana—atas nama pembangunan—ribuan tukang becak harus menghadapi larangan beroperasi sebagai kebijakan yang mulai diterapkan di kota-kota besar.[iii]

Rambo memang sebuah kisah fiksi. Tapi, bukankah untuk memperoleh kebenaran, fakta dan fiksi tak harus dipertentangkan? Toh, meminjam Seno, ketika jurnalisme berbicara dengan fakta, sastra berbicara dengan kebenaran.[iv] Terlebih, ketika ia menulis kisah ini, jurnalisme memang sedang ditodong kekuasaan diktator orde baru. Walhasil tak ada jalan lain, ketika jurnalisme dibungkam, sastra harus bicara.[v]

Akan tetapi, bagi sebagian orang, beranjak dari sebuah kisah fiksi mungkin dirasa kurang akademis. "Tidak bisa dipertanggungjawabkan secara ilmiah," celetuk yang lain. Maka, tak ada salahnya kita membuka lagi catatan lama, membaca kesaksian para jurnalis atas kejadian semacam ini. Mari sejenak kembali ke suatu peristiwa pada 1986. Hari itu, tanggal 3 Juli, seorang tukang becak tewas gantung diri. Namanya Sukardal, umurnya 53 tahun. Malam sebelumnya, atas nama peraturan dan ketertiban, becak Sukardal dirampas para petugas Dinas Ketertiban Umum (Tibum) Kota Bandung. Konon, sebelum mati, Sukardal sempat menulis di sebuah dinding dekat tempatnya bunuh diri: "Saya

gantung diri karena becak saya dibawa anjing Tibum!"[vi]

Rambo dan Sukardal adalah dua kisah yang berbeda. Namun keduanya menunjukkan potret buram dalam kebijakan transportasi kita. Ketika laju pertumbuhan modal kian menggeliat dan berbagai infrastruktur pendukungnya terus dibangun, kita berhadapan dengan berbagai persoalan lain dalam proses modernisasi. Ada yang tersingkir demi sebuah klaim 'kepentingan umum', dengan tujuan mulia dan tak terhindarkan: mengejar kemajuan zaman. Seperti sudah semestinya, sebuah proses pembangunan—menyitir Noreena Heertz—lebih banyak menghasilkan mereka yang kalah dibanding yang menang.

Akar persoalan transportasi, mungkin, tak begitu rumit: manusia semakin bertambah, dan setiap manusia butuh berpindah dari satu tempat ke tempat lain, maka kendaraan kian berjubel menyesaki jalan-jalan. Sayangnya, luas permukaan bumi tak mungkin bertambah. Jadi, seberapa pun jalan dilebarkan, tak akan cukup untuk menampung lalu lintas kendaraan. Persoalan transportasi pun seolah tak terelakkan.

Barangkali kita bisa memetakan persoalan ini dengan menandai perubahan cara hidup manusia. Ketika nenek moyang kita masih hidup dengan berburu dan meramu, kaki sudah cukup menjadi alat transportasi. Pun kebutuhan berpindah tempat tak begitu dipersoalkan. Namun seiring dengan perubahan cara hidup, transportasi menjadi persoalan yang tak bisa diabaikan.

Ketika cara hidup manusia mulai beralih ke perdagangan, kebutuhan akan sarana transportasi kian mendesak. Ketersediaan sarana transportasi berarti kelancaran arus ekonomi. Begitu pentingnya persoalan ini, sampai-sampai ribuan nyawa harus dikorbankan. Bila perlu, perang pun boleh dilakukan demi menjaga kelancaran perjalanan komoditas dagang.[vii]

Indonesia pun punya cerita kelam dalam pembangunan sarana transportasi. Pada 1809, ribuan nyawa hilang demi menyediakan jalan yang membentang 1000 km dari Anyer sampai Panarukan. Atas perintah Gubernur Jenderal Hindia Belanda saat itu, Herman Willem Daendels, para kepala daerah diminta menyediakan rakyatnya untuk bekerja siang-malam demi pembangunan jalan.

Ketika baru saja menginjakkan kakinya di Pulau Jawa pada 1808, Daendels langsung merencanakan pembangunan jalur transportasi sepanjang pulau Jawa guna mempertahankan Jawa dari serangan Inggris. Tak menunggu lama, rencana itu pun terlaksana. Ia memerintahkan seluruh aparat desa di bawah pemerintahannya untuk memobilisasi rakyat, menyediakan kuli demi berjalannya proyek pembangunan jalan. Hukumannya satu: jika gagal melaksanakan pekerjaan sesuai target, para kepala desa beserta seluruh pekerjanya dibunuh. Kepala mereka digantung di pucuk-pucuk pepohonan di kiri-kanan ruas jalan.[viii]

Pembaca, sejak dimulainya era industrialisasi sampai neoliberalisme saat ini, kita menyaksikan bagaimana transportasi lebih berfungsi sebagai sarana utama untuk menjaga arus modal tetap melaju. Kini, ketika perkembangan teknologi sudah melaju pesat, persoalannya tak lagi sebatas penyediaan ruas jalan. Kita pun berhadapan pada persoalan yang semakin rumit. Jumlah kendaraan kian melambung, diikuti pembangunan ruas jalan dan sistem manajemen transportasi yang semakin semrawut. Sejak 2000 sampai dengan 2007 saja, jumlah sepeda motor di Indonesia meningkat rata-rata 20%.[ix] Sementara itu, keterlibatan kecelakaan sepeda motor juga menempati proporsi yang tertinggi, yaitu sebesar 67,9%.[x]

Tak heran jika angka korban kecelakaan lalu lintas meninggal dunia di Indonesia dalam dua dasawarsa terakhir mencapai rata-rata 10.000 korban per tahun, lebih dari 32.000 korban mengalami luka berat dan luka ringan.[xi] Secara ekonomi, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas yang dialami mencapai Rp. 30,85 triliun.[xii] Bahkan, tingkat kecelakaan transportasi jalan di Kawasan Asia-Pasifik memberikan kontribusi sebesar 44% terhadap total kecelakaan di dunia termasuk di Indonesia (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2006). Maka, tak heran, untuk keperluan transportasi darat ini, total nilai kapitalisasi aset infrastruktur Jalan Nasional saja telah melebihi dua ratus triliun rupiah.[xiii]

Kita belum lagi bicara mengenai dampak lingkungan. Holmen dan Niemer (2003) mengungkapkan, emisi pencemar udara yang selama ini diperhitungkan dihasilkan dari inefisiensi pembakaran energi atau mesin kendaraan, di samping dua sektor utama lainnya, energi dan industri.

Maka, ketika bicara mengenai transportasi, kita tak bisa lagi memaknainya sebatas aktivitas perpindahan suatu objek dari satu tempat ke tempat lain.[xiv] Untuk menyelesaikan persoalannya, kita pun tak bisa hanya berkutat pada pembahasan di ranah lima komponen

"Lebih dari itu, transportasi juga berarti saluran arus ekonomi, sosial, dan budaya. Ketika berbagai kebijakan untuk memperbaiki kondisi transportasi mulai dijalankan, kita pun disuguhi berbagai pertarungan kepentingan yang diumbar secara banal."

utama dalam transportasi: Manusia dan barang (yang diangkut), Kendaraan (alat angkut), Jalan (tempat pergerakan), Terminal (simpul sistem transportasi), dan Sistem pengoperasian (mengatur 4 komponen lainnya).[xv] Sebab, kita sedang berada di era ketika kendaraan bukan lagi sebatas alat berpindah secara efisien, melainkan simbol identitas, kelas ekonomi, dan status sosial. Kegiatan transportasi pun, bagi sebagian orang, lebih dimaknai sebagai ajang pertunjukan kemegahan gaya hidup.

Lebih dari itu, transportasi juga berarti saluran arus ekonomi, sosial, dan budaya. Ketika berbagai kebijakan untuk memperbaiki kondisi transportasi mulai dijalankan, kita pun disuguhi berbagai pertarungan kepentingan yang diumbar secara banal. Jadi, jangan heran ketika melihat pemerintah mengampanyekan cinta lingkungan sambil melegalkan industri otomotif untuk terus bertebaran. Pun, pembangunan transportasi publik yang diklaim sebagai solusi atas kemacetan terus digembar-gemborkan sambil menggunting pita peluncuran mobil—yang katanya—ramah lingkungan, hemat energi, dan terjangkau bagi semua kalangan. Sementara di kota-kota besar, tukang becak berteriak-teriak meratapi sumber penghidupannya diangkut ke atas truk Satpol PP. Semua ini, konon, adalah konsekuensi logis dari tuntutan zaman yang tak bisa dielakkan.

Catatan akhir

i. Petikan dari Sajak untuk S.S., terdapat dalam tiga kumpulan sajak Nenekmoyangku Air Mata, karya Zawawi Imron.

ii. Terdapat dalam antologi Dilarang Menyanyi di Kamar Mandi, 1995 Subentra Citra Pustaka, Jakarta.

iii. Kala itu Jakarta memang sedang asyik bersolek untuk menjadi pusat kemajuan peradaban di Indonesia. Transportasi pun jadi salah satu sektor penting untuk dibenahi.

iv. Baca, Seno gumira Ajidarma, Kehidupan Sastra di Dalam Pikiran, Harian Kompas, Minggu 3 Januari 1993.

v. Ibid.

vi. Kisah Sukardal diangkat dalam sebuah feature berjudul "The Death of Sukardal" oleh Goenawan mohammad di Majalah Tempo, Edisi. 21/XIIIIII/19 – 25 Juli 1986.

vii. Perang yang meletus di Timur tengah pada tahun 1956, misalnya, tersulut ketika Mesir menutup Selat Tiran bagi kapal Israel, menasionalisasikan Terusan Suez, serta menolak lalu lintas Israel melalui terusan itu.

viii. Sastrawan Pramoedya Ananta Toer menyajikan riset sejarahnya tentang peristiwa ini dalam novel Jalan Raya Pos, Jalan Deandels, Lentera Dipantara, Jakarta: 2005

ix. Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2008

x. Ibid.

xi. Data dari Kepolisian Negara Republik Indonesia, yang dikutip dari buku Penyusunan Profil Kinerja Keselamatan Transportasi Darat.

xii. Data dari Departemen Perhubungan tahun 2008.

xiii. Data dari Bina Marga tahun 2009.

xiv. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, misalnya, transportasi berarti pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.

xv. Baca, Morlok, Edward. (1991) Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Penerbit Erlangga, Jakarta.

survei

Jurnal Balairung #49

Foto: *BALAIRUNG?Anung*

Transportasi Indonesia: Dari Konsumsi Industri Hingga Kesalahan Pembangunan Kota

Penulis:
Dewi Kharisma Michellia | Misbahul Ulum |Purnama Ayu Rizky

Industrialisasi oleh negara menjadikan Indonesia hanya sebagai konsumen belaka.

Pada dekade '70-an, hampir semua negara di Eropa dan juga Amerika Serikat menjadikan gagasan Adam Smith dalam *An Inquiry Into the Nature and Causes of The Wealth of Nations* sebagai basis menuju gerbang industrialisasi. Meski pengaruh gagasannya yang melahirkan sistem ekonomi kapitalis itu sempat meredup, terutama saat dunia usaha mengalami depresi pada 1929-1930, beberapa ekonom liberal tetap teguh berpegang pada sistem ini. John Maynard Keynes, dalam buku bertajuk *The General Theory of Employment, Interest, and Money*[1], menawarkan solusi untuk menyudahi krisis ekonomi asalkan sistem ekonomi tetap mengacu pada semangat kapitalisme. Keynes percaya, ekonomi kapitalisme masih bisa terselamatkan dengan catatan ada sedikit intervensi dari pemerintah.

Berapa besar intervensi pemerintah, itu tak pernah tuntas dijelaskan oleh Keynes. Hal inilah yang kemudian membuat negara merasa memiliki kontrol yang besar. Ian Chalmers menjelaskan, akar intelektual kebijakan industrialisasi terletak pada abad ke-19. Selanjutnya, antusiasme terhadap industrialisasi melanda seantero Jepang dan dunia Barat. Imbasnya, apa yang semula tak lebih dari tujuan kebijakan berubah menjadi ideologi independensi ekonomi, yang menghendaki peningkatan posisi negara serta titik berat industrialisasi sebagai wahana integrasi nasional.[2]

Chalmers menguraikan, selang Perang Dunia II, retorika nasionalisme dunia ketiga— termasuk Indonesia—dikaitkan dengan agenda pembangunan industri. Industrialisme menjadi unsur utama dalam ideologi pembangunan nasional. Pada masa itu, industri otomotif menjadi tumpuan harapan pembangunan industri dari banyak politisi negara Dunia Ketiga. Gengsi yang terkandung dalam pengembangan manufaktur, yang dalam hal ini diartikan sebagai produksi—dan bukan perakitan—mobil ini menciptakan keterkaitan dengan sektor ekonomi lain.

Mendapat angin segar, negara-negara industri seperti Amerika Serikat, Kanada, Inggris, dan Australia pun kian giat memasarkan produksi mobil ke Dunia Ketiga. Seperti yang diungkapkan Henry Ford, ekspansi mobil ini juga terpengaruh kebijakan industri nasional yang menuntut perusahaan perakitan mobil merelokasi pasar ke negara Dunia Ketiga. Di Indonesia, industri otomotif muncul lewat kolonialisme Belanda. Belanda mengusung ide ekonomi kolonial, di mana mereka membebaskan ekonomi Indonesia dari ketergantungan terhadap sektor pertanian serta ekspor primer, dan menciptakan struktur ekonomi yang seimbang.

Di sisi lain, pemerintah kolonial juga menghasilkan dominasi asing terhadap seluruh sumber daya ekonomi yang penting, dan lingkungan sosial menyediakan lahan subur bagi perkembangan sentimen anti-asing. Dengan demikian, hasil perkembangan penting dari masa kolonial Indonesia adalah tekanan politik bagi pribumisasi pemilikan.

Ikhwal ini, ada silang pendapat di antara politisi dan ekonom Indonesia era 1950-an. Mereka terbagi dalam dua poros: dalam negeri dan luar negeri. Dr. Soemitro Djojohadikusumo—anggota PSI—mewakili pihak luar negeri menghendaki adanya penanaman modal asing, tetapi juga tampak siap siaga melancarkan intervensi demi melindungi bisnis pribumi. Sebaliknya, para politisi PKI mendesakkan nasionalisasi terhadap hak milik asing meski juga menganjurkan proteksi negara terhadap seluruh modal nasional, termasuk bisnis milik orang Tionghoa.

Di era ini, ada usaha yang ekstrim dari mereka yang pro-Sumitro untuk meneguhkan peran borjuasi pribumi. Lewat kebijakan Benteng buatan Dr. Juanda, Menteri Kemakmuran Rakyat, kelompok bisnis pribumi berhasil melesakkan proteksi negara; pada 1951 impor mencakup 10 persen; 1952 impor diperluas hingga 25 persen; dan 1954 tercakup 85 persen dari jenis barang impor. Pada suatu waktu, jumlah ini bahkan tercatat menembus 4.000 importir.

Dalam hal industri otomotif, sekelompok pengusaha pribumi dengan cepat dapat mengontrol impor mobil. Di kala kecenderungan nasionalisme ekonomi berkuasa dan pembangunan industri mendapat titik berat, industri mobil pun dibangun. Sebagian besar mereka yang membangun memiliki keterkaitan dengan PNI.

Salah satu pabrik terbesar di Indonesia adalah pabrik perakitan mobil yang dibangun di Tanjung Priok pada 1927, yakni NV General Motors Java Handel Mij. Pabrik ini memulai usaha sesaat sebelum produksi *boom* pada 1930-an. Selama sepuluh tahun pertama masa produksi, perusahaan itu merakit tak kurang dari 47.000 mobil, sebagian besar mobil Chevrolet dan truk General Motors. Pabrik ini menjadi salah satu manifestasi pertama industri modern di Indonesia.

Perusahaan besar kedua sepenuhnya dimiliki negara ini, yaitu N Indonesia Service Compani (ISC). Pada Oktober 1950, atas negosiasi pemilik dengan Matthew Fox, pengusaha Amerika Serikat, ISC digabungkan dalam usaha patungan, yang sahamnya dibagi rata antara Amerika Serikat dan Indonesia, dengan Fox sebagai salah satu direkturnya. Politisi PSI, Tan Goan Po, menjadi direktur pertama usaha ini dan dua lembaga keuangan yang berkaitan erat dengan PSI, Zoro Corporation dan NV Putera, menjadi pemegang saham. Setelah Tan purnatugas, jabatannya dipegang Hasjim Ning. Sosok Ning begitu intim dengan beberapa politisi penting Indonesia, termasuk Mohammad Hatta yang berhaluan ekonomi barat.

Ciri-ciri pengusaha dalam kelompok Ning sebagaimana importir Benteng adalah kepemilikan hubungan yang dekat dengan para politisi. Bagi mereka, afiliasi partai bisa berarti hidup-matinya perusahaan, sehingga mereka merasa perlu menjaga hubungan baik dengan politisi. Dalam kondisi ini, perbedaan antara importir swasta dan perusahaan negara menjadi begitu kabur. Pasalnya, Ning dan pengusaha terkenal lain seperti Bachrie dan Hoepoedio juga mengatur perakitan milik negara, ISC.

Menangkap hal yang tidak beres, Bank Industri Negara (BIN) tak lama kemudian berinisiatif memborong saham Amerika di perusahaan patungan ISC. Pada 1952, usaha itu sepenuhnya diubah menjadi milik negara. Walau demikian, ISC tetap memiliki keterkaitan dengan politisi berhaluan moderat dengan Sumitro sebagai penasihat.

Persaingan bisnis otomotif makin meningkat di masa Ekonomi Terpimpin (1959). Aziz mendapatkan keagenan internasional Harvester pada 1959, Suwarma memperoleh keagenan Mitsubishi dan Mercedes pada 1960, dan Yasrin memperoleh keagenan Toyota. Seperti yang terjadi pada tahun-tahun sebelumnya, pihak-pihak tersebut senantiasa mendapatkan dukungan politisi kenamaan di Indonesia.

Efek patrimonialisme industri otomotif ialah bahwa persaingan yang meningkat menyebabkan adanya usaha penggalangan kepentingan bisnis di kalangan pengusaha. Salah satu upayanya adalah diversifikasi koneksi politik. Ning, misalnya, mengalihkan kesetiannya pada sayap yang lebih nasionalis dalam PNI. Sementara itu, politisi terkemuka, Yusuf Muda Dalam, diangkat sebagai Ketua Dewan di ISC.

Cara lain adalah dengan menyerukan cita-cita politik bagi perkembangan industri. Ning, Koerwet, dan Eman—para pengusaha yang memprakarsai industrialisasi otomotif— melipatgandakan upaya mereka. Setelah kegagalan Borgward diatasi—dan pembangunan pabrik Udatin rampung—produksi dimulai pada 1960. Pada tahun sesudahnya, Eman mengimpor ribuan mobil pengangkut barang dan sedan CKD merek Holden. Ning juga menegosiasikan pinjaman modal kedua melalui Dana Pinjaman Pembangunan Amerika Serikat.

Pada 1961, tibalah alat-alat perakitan seperti mesin

pembuat karoseri, pegas, dan pipa knalpot. Dua tahun kemudian, perundingan kerjasama dengan pihak asing makin meningkat. Itu melibatkan impor hampir 3.000 buah kendaraan dengan nilai sekira 13,3 juta dolar AS. Impor ini mencakup mobil Toyota, Mitsubishi, Mazda, Nissan, maupun kendaraan kecil seperti Daihatsu, Bemo, dan kendaraan dari Blok Timur: Skoda, Trekka, dan Praga.

Pada saat-saat terakhir—terkenal sebagai tahun-tahun korporatis dalam ekonomi terpimpin—ikatan patronase telah sepenuhnya membayangi tujuan industrialisasi. Chalmers menegaskan, seluruh impor kendaraan dieksekusi berdasarkan perundingan antar-pemerintah, dan bisnis bergantung penuh pada seberapa lengketnya pengusaha dengan politisi negara.

Konsekuensi dari segala praktik patrimonialisme ini adalah kekacauan dalam aktivitas bisnis otomotif. Imbasnya, pada 1965 sistem angkutan umum terhenti sama sekali, terutama akibat kelangkaan kendaraan yang masih berfungsi serta kekurangan suku cadang yang kronis.

Hal ini memicu pengusaha besar seperti Ning (Chrysler, Fiat, Ford), Dasaad (Fiat) Eman (Holden), Panggabean (VW), Lubis (Mazda), Suwarma (Mitsubishi, Mercedez), Yasrin (Toyota), Markam (Nissan), Koerwet (Trekka), maupun pemerintah Indonesia dengan General Motor-nya mengubah struktur kepemilikan. Mereka mencari pengusaha baru untuk memasuki bidang impor mobil. Namun, yang menjadi masalah, siapa importir yang mampu bertahan dalam pembalikan kebijakan di era Suharto?

Saat Suharto ditasbihkan menjadi presiden Indonesia, ia meneguhkan kembali nasionalisme ekonomi dan borjuasi pribumi. Segi penting di era ini adalah peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang luar biasa di dalam negeri. Antara 1969 sampai 1981, keluaran pabik perakitan dalam negeri meningkat dengan rata-rata sebesar 52 persen.

Meluasnya pasar dan bergairahnya perakitan dalam negeri memicu produksi komponen. Banyak perusahaan membangun produksinya secara mandiri dan mulai membeli komponen dari produsen independen. Menjelang 1984, Departemen Perindustrian memperkirakan kandungan lokal untuk truk mini dan kendaraan serbaguna mencapai 49 persen dan 45 persen.

Meskipun sempat surut, dengan puncaknya di tahun 1981, kampanye lokalisasi berlangsung terus. Proyek paling ambisius yang dijalankan sesudahnya adalah pemberian lisensi pada tujuh pabrik untuk memproduksi mesin. Empat di antaranya sudah mulai merakit sejak 1985. Sebagian besar pemain ini bisa langsung dikaitkan dengan pembelian negara. Khususnya pada 1970, saat Pertamina dan PN Timah memesan mobil sedan dan kendaraan niaga secara besar-besaran. Laris-manisnya rakitan mobil ini terutama dipengaruhi oleh konten Kebijakan Repelita yang digagas Suharto. Tanggung jawab kebijakan diemban Departemen Perindustrian, Departemen Perhubungan, dan Departemen Perdagangan.

Setelah peristiwa G-30-S, pemerintah Suharto banyak melakukan "pembersihan" pengusaha. Sebagai legitimasi, ia mendirikan Satuan Tugas Bidang Angkatan Bermotor Darat untuk mengawal proses inventarisasi usaha mobil. Selanjutnya, ia juga mendirikan Badan Pusat Koordinasi Pembinaan

Industri Kendaraan Bermotor dan Tim Penertib Kendaraan Bermotor. Badan-badan ini membantu pengaturan bisnis dengan mengeluarkan surat keputusan saat terjadi ketidakjelasan politis.

Menjelang 1968, dilatarbelakangi persyaratan kredit IMF yang berupa langkah pengendalian inflasi, Menteri Perdagangan melarang impor mobil mewah tertentu. Sumitro dalam hal ini menjadi tokoh kunci dalam upaya lokalisasi industri mobil. Gagasannya banyak diwarnai upaya Orde Baru memproteksi pengusaha transnasional.

Upaya proteksi ini penuh misteri tatkala banyak pengusaha otomotif terlibat dalam lingkaran orang-orang terdekat Suharto. Sebut saja, Jenderal Ibnu Sutowo dengan lisensi Mercedez dan Mitsubishi, Sofyan Wanandi, William Soeryadjaya dengan PT Astra International. Semuanya berada dalam lingkaran orang-orang Suharto.

Di era reformasi, industri mobil berada di bawah kendali pebisnis asing. Pemerintah yang diharapkan mampu menekan laju pengusaha asing tidak menunjukkan peran yang signifikan. "Pemerintah bahkan bersinergi dengan pengusaha asing," ujar Lilik Wachid, peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik (PUSTRAL) UGM. Menurut Purwo Santoso, dosen Ilmu Politik dan Pemerintahan UGM, hal itu lantaran Indonesia memiliki keterikatan berupa hutang dengan pihak luar. Alhasil, invansi mobil dari pengusaha asing pun dilegalkan semata-mata demi menjaga neraca ekonomi tetap seimbang.

Dalih pemerintah untuk mengintervensi ini menyangkut kesalahpahaman di tingkat hulu. "Teori pengembangan wilayah yang dianut di Indonesia selalu mengacu pada teori kutub pertumbuhan (*growth poles*)," ujarnya. Pokok gagasan itu menurut Purwo, bahwa perkembangan wilayah mensyaratkan adanya ketimpangan distribusi sumber daya dan mengeliminir potensi eksploitasi daerah-daerah yang sudah maju. Untuk poin kedua, pemerintah meyakini apabila jaringan sistem transportasi berhasil menyambung area pertumbuhan dengan kawasan pinggiran, ada kemungkinan pihak yang berperan sebagai kutub pertumbuhan lebih diuntungkan.[3]

Celakanya, pembangunan industri mobil ini justru mengharuskan pemerintah Indonesia mengeluarkan tenaga dan anggaran ekstra demi penyediaan infrastruktur jalan. "Sayang, dari dulu hingga sekarang pembangunan dan belanja transportasi hanya berpusat di perkotaan sebagai sentral peradaban manusia modern," imbuh Purwo. Sebaliknya, negara mengabaikan ketimpangan pembangunan transportasi di daerah. Dalam sebuah dokumen yang dilansir The World Bank (2004), komitmen pemerintah pusat Indonesia terhadap pengembangan infrastruktur daerah terus surut. Pada 1994, belanja pusat untuk ini mencapai 4 persen dari *gross domestic product (GDP)*, pada tahun tersebut belanja mengalami penurunan sebesar 1 persen.

Foto: *BALAIRUNG?jojo*

Grafis: *BALAIRUNG*/Humam

DAFTAR PRODUSEN KENDARAAN BERMOTOR DAN JUMLAH DEALERNYA DI DIY

1 DEALER
* GERAI SPAREPART
* GERAI SERVIS

21 DEALER
153 GERAI SPAREPART
30 GERAI SERVIS

4 DEALER
* GERAI SPAREPART
* GERAI SERVIS

39 DEALER
38 GERAI SPAREPART
38 GERAI SERVIS

13 DEALER
* GERAI SPAREPART
* GERAI SERVIS

2 DEALER
3 GERAI SPAREPART
2 GERAI SERVIS

*: Tidak Diketahui

Sumber: Diolah data Polda DIY, http://www.kawasaki-motor.co.id/dealers/area/yogyakarta, http://www.yamaha-motor.co.id/dealer network/?tx_ymkinetwork_pi1[cat]=0&tx_ymkinetwork_pi1[query]=Yogyakarta&doNetSearch=Find, http://www.astra-honda.com, http://www.daihatsu.co.id/dealer, http://www.isuzu-astra.com, dan www.toyota.co.id

PENINGKATAN KENDARAAN BERMOTOR SETIAP TAHUN SAMPAI DENGAN 2013

Tahun	Mobil Penumpang	Mobil Barang	Sepeda Motor	Bis	Mobil Khusus	+
2005	85.703	35.670	843.077	14.685	-	
2006	2.083	1.142	73.127	2.988	-	79.340
2007	4.812	1.725	96.115	3.559	-	106.221
2008	18.789	1.117	104.625	-10.357	-	114.174
2009	6.857	1.532	89.919	34	8	98.350
2010	8.933	1.464	103.378	56	3	113.834
2011	14.360	2.640	112.906	22	7	129.935
2012	13.461	3.218	114.387	32	3	131.281
2013 APRIL	5.884	1.318	44.287	42	7	51.538

LEGENDA

- MOBIL PENUMPANG
- MOBIL BARANG
- SEPEDA MOTOR
- BIS
- MOBIL KHUSUS

Sumber:
Olahan dari data SAMSAT DIY

JUMLAH SPBU DI DIY

16 KOTA YOGYAKARTA
388.627 | 24.289 | 32,5 KM² | 11.957,75

37 SLEMAN
1.093.110 | 29.544 | 574,82 KM² | 1.901,66

23 BANTUL
911.503 | 39.631 | 508,85 KM² | 1.798,37

9 KULON PROGO
388.627 | 24.289 | 32,5 KM² | 663,29

675.382 | 84.423 | 1.485,36 KM² | 454,69

TOTAL 93 SPBU

3.457.491	37.177	3.185,8	1.085,28
ORANG	ORANG/SPBU	KM²	ORANG/KM²

Sumber:
olahan dari Pertamina DIY, BPS DIY, www.gunungkidulkab.go.id, http://bantulkab.go.id, http://www.slemankab.go.id, http://www.kulonprogokab.go.id, dan http://www.jogjakota.go.id.

Untuk melihat ketimpangan belanja pemerintah, kita bisa melihat kondisi di Yogyakarta. Provinsi D.I.Y. dipandang cukup representatif untuk melihat pemusatan belanja karena memiliki jumlah *dealer* sebanyak 100 buah. Menurut Purwo, Yogyakarta memang menjadi pasar yang strategis bagi para produsen kendaraan bermotor. Tidak cukup dengan hanya gerai penjualan saja, para produsen kendaraan bermotor pun mendirikan gerai perawatan dan *spare part* guna perawatan kendaraan.

Keberadaan gerai perawatan dan *spare part* dari setiap produsen mengakibatkan jumlah kendaraan tidak pernah berkurang. Dengan adanya perawatan, masa pemakaian kendaraan bermotor menjadi lebih panjang. Akibatnya, sampah kendaraan bermotor tereliminir ke jumlah minimum—sementara itu *dealer* di Yogyakarta tetap menjamur. Tak pelak, jumlah kendaraan bermotor setiap tahun meningkat.

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Yogyakarta mensyaratkan konsumsi BBM yang tinggi. Akibatnya, SPBU pun menjamur. Seperti diungkapkan pihak Pertamina DIY, penyaluran BBM pada setiap SPBU mengikuti omset yang menjadi cerminan kebutuhan masyarakat di sekitarnya.

Tabel 4.1 menunjukkan konsumsi BBM menampakkan aksentuasinya di kota. Bila dilihat dari perbandingan antara jumlah penduduk dan SPBU, konsumsi BBM penduduk Kota Yogyakarta di atas rata-rata empat kabupaten lainnya. Salah satu bukti bahwa persoalan kendaraan bermotor lebih menggambarkan fenomena Kota(wi).

Sumber: olahan dari Pertamina DIY, BPS DIY, www.gunungkidulkab.go.id, http://bantulkab.go.id, http://www.slemankab.go.id, http://www.kulonprogokab.go.id, dan http://www.jogjakota.go.id.

Ragam kendaraaan bermotor itu telah dihidupi sekaligus menghidupi

Foto: *BALAIRUNG/Jojo*

kota. Maka, pengaturan sistem transportasi semestinya terintegrasi dengan pembangunan kota. Sayangnya, di Indonesia termasuk Yogyakarta, sejak dulu, ikhwal kendaraan tak pernah direncanakan secara serius. Terlebih dalam jangka panjang. Dengan demikian, pemerintah perlu merumuskan dasar pembangunan sebuah kota ideal yang didukung transportasi memadai bagi warga. "Kita tidak pernah dibiarkan tahu pemimpin Yogyakarta mau membawa rumusan kota ini ke arah seperti apa. Bila Yogyakarta memang mau dibawa menjadi kota yang humanis, infrastruktur dan transportasinya harus mendukung itu," ungkap Lilik.

Rizki Budi Utomo, S.T., M.T. dari Dinas Perhubungan DIY, menganggap pembangunan infrastruktur transportasi di perkotaan Indonesia sudah salah kaprah sejak era Suharto. "Pemerintah keliru saat memilih untuk meniru model kota yang dianut oleh Amerika. Pembangunan jalan kota Jakarta di era Suharto pada 1970-an, semuanya mencontoh negara-negara di Amerika Serikat," jelas Rizki dengan mengambil contoh negara bagian Los Angeles dan New York yang bentuk jalannya bertingkat-tingkat.

Pada era itu, Jakarta memang dibuat meniru model kota-kota metropolitan di Amerika. Lihat saja ruas jalan Semanan-Sunter, Sunter-Bekasi, Duri Pulo-Kampung Melayu, Kemayoran-Kampung Melayu, Ulujami-Tanah Abang, dan ruas Pasar Minggu-Casablanca. Lambat laun, pembangunan kota Jakarta ditiru oleh kota-kota lain. Mengesampingkan kodratnya sebagai kota dengan geometri sempit, pada 2008, Yogyakarta mengadopsi moda Transjakarta menjadi Trans Jogja. "Yogyakarta itu jalannya kecil, sehingga tidak mungkin membuat jalan untuk *busway* di tengah, mestinya Yogyakarta meniru kota-kota dengan jalan kecil, bikin jalur kereta bawah tanah," ungkap Rizki. Ditilik dari konturnya, perkotaan Yogyakarta yang monarki seperti kota-kota di Eropa cenderung memiliki jalan-jalan kecil. Prancis, misalnya, memiliki ruas-ruas jalan sempit dan mereka tetap mempertahankan jalan-jalan kecil tersebut dengan membangun transportasi bawah tanah. Ada beberapa keunggulan penerapan sistem ini; lebih irit BBM, mengurangi kemacetan, hemat penggunaan lahan, dan menciptakan ruang-ruang kota yang rendah polusi.

Hal-hal tersebut tentu dapat menjadi pertimbangan pengembangan transportasi perkotaan. Kepala Dinas PUP-ESDM DIY, Ir. Rani Sjamsinarsi, M.T., mengakui wilayah perkotaan Yogyakarta telah kehabisan lahan untuk pengembangan jalan. Pertimbangan ke arah pengadaan transportasi bawah tanah tentu akan berbenturan dengan kendala pendanaan. Selama ini, setiap pembangunan yang dilakukan dinas PUP-ESDM berasal dari pemerintah. Kalau memang perlu mengadakan jalur transportasi bawah tanah, proses pembangunan perlu merangkul pihak swasta. "Itu yang sulit, pihak swasta selalu mengharapkan *break even point*. Padahal, pembangunan jalur bawah tanah mungkin baru bisa BEP setelah 90 tahun," ungkap Rani.

Alhasil, dengan belum adanya terobosan semacam itu, kemacetan di Yogyakarta menumpuk di hampir semua penjuru perkotaan. Untuk mengatasi kemacetan di jalur barat-timur, misalnya, dinas PUP-ESDM sebatas mengoptimalkan area selokan Mataram, seperti memperlebar jalan dengan mengambil jalan-jalan inspeksi yang dulunya hanya dapat diakses pihak Dinas PUP-ESDM. Sementara itu, Rani mengungkapkan masih ada masalah di jalur utara-selatan sehingga perlu diupayakan untuk mengembangkan area Jl. Cokroaminoto.

Akan tetapi, membicarakan perihal kemacetan memang tidak bisa sepenuhnya bergantung pada infrastruktur dan daya dukung transportasi. Hal lainnya, seperti aspek pariwisata, budaya, dan terutama jumlah penduduk perlu diperhitungkan. Perda No. 2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, misalnya, telah membatasi izin pembangunan permukiman di wilayah kabupaten/kota. Pertumbuhan jumlah penduduk di dalam kota disinyalir menyebabkan tingginya mobilisasi di perkotaan. Selain menyebabkan kepadatan wilayah perkotaan, meningkatnya jumlah penduduk dengan dukungan budaya konsumerisme menarik kebutuhan yang besar untuk kepemilikan moda transportasi privat.

Bertemunya simpul jumlah penduduk yang meningkat pesat dan dorongan konsumsi yang tinggi terhadap kendaraan tak pelak menyebabkan kemacetan di ruas-ruas perkotaan. Keuntungan dari tingginya daya beli masyarakat ini tentu hanya masuk pada para produsen kendaraan bermotor di Yogyakarta yang semua kantor pusatnya berada di luar negeri. Lebih celaka lagi, laba dari konsumsi BBM juga lebih banyak lari ke luar negeri. Sebab, kepemilikan gas alam seperti gas metana di Indonesia pun juga dikuasai pihak asing.

Menurut Rizki, pengentasan masalah kemacetan saat ini hanya bisa dilakukan dengan mendorong

Grafis: *BALAIRUNG/Hu[illegible]am*

PANJANG JALAN PROVINSI MENURUT KEADAAN JALAN DAN KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI D.I. YOGYAKARTA

Sumber:
Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah Provinsi D.I Yogyakarta,
Infrastructure and Settlement Agency of D.I Yogyakarta Province
*: Data jalan tahun 2008 diambil dari Kota Yogyakarta Dalam Angka (Yogyakarta City in Figures) 2009. Kerjasama Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta dengan Pemerintah Kota Yogyakarta. Hal. 209 -211

KABUPATEN /KOTA	KULON PROGO	BANTUL	GUNUNG KIDUL	SLEMAN	KOTA YOGYAKARTA
? JENIS PERMUKAAN TYPE OF SURFACE	159,9	154,04	275,91	118,39	247.287,8
ASPAL/ASPLAHTED	159,9	154,04	275,91	118,39	247.287,8
KERIKIL/GRAVEL	-	-	-	-	309
TANAH/EARTH	-	-	-	-	-
TIDAK DIKETAHUI/UNKNOWN	-	-	-	-	-
KONDISI JALAN QUALITY OF ROAD	159,9	154,04	275,91	118,39	247.287,8
BAIK/GOOD	27,99	56,31	42,03	57,09	99.153
SEDANG/MODERATE	88,56	89,08	173,97	59,0	104.216,6
RUSAK/DAMAGED	43,35	8,65	59,91	2,30	44.427,8
1,2,3,? KELAS JALAN CLASS OF ROAD	159,9	154,04	275,91	118,39	247.287,8
KELAS 1	-	-	-	-	16.804
KELAS 2	159,9	154,04	275,91	118,39	1.769
KELAS 3	-	-	-	-	26.220
KELAS 3A	-	-	-	-	166.0
KELAS 3B	-	-	-	-	14.391
KELAS 3C	-	-	-	-	14.391
TIDAK TERINICI	-	-	-	-	174.005,8

TOTAL

708,24 KM
PANJANG JALAN

99,153 KM PANJANG JALAN YANG BAIK
104.216,6 KM PANJANG JALAN YANG SEDANG
44.427,8 KM PANJANG JALAN YANG RUSAK

JUMLAH PENDUDUK HASIL SENSUS PENDUDUK 2010
MENURUT JENIS KELAMIN DAN KABUPATEN/KOTA DI PROVINSI D.I. YOGYAKARTA

KULONPROGO	190.694	198.175	388.869	96,23%	0,47%	663,29 KM^2
BANTUL	454.491	457.012	911.503	99,45%	1,55%	1.798,37 KM^2
GUNUNGKIDUL	326.703	348.679	675.382	93,70%	0,06%	454,69 KM^2
SLEMAN	547.885	545.225	1.093.110	100,49%	1,92%	1.901,66 KM^2
KOTA YOGYAKARTA	189.137	199.490	388.627	94,81%	-0,22%	11.957,75 KM^2

TOTAL

1.708.910 LAKI-LAKI

1.748.581 PEREMPUAN

3.457.491 ORANG

1.085,28 ORANG/KM^2

97,73 %

1,02 %

JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR SETIAP TAHUN SAMPAI DENGAN 2013

						+
2005	82.703	35.670	843.077	14.685	-	976.137
2006	84.786	36.812	916.204	17,673	-	1.055.475
2007	89.598	38.537	1.012.319	21.232	-	1.161,686
2008	108.387	39.654	1.116.944	10.875	-	1.276.336
2009	115.244	41.186	1.206.863	10.090	486	1.374.688
2010	124.177	42.650	1.310.241	10.965	489	1.488.522
2011	138.537	45.290	1.423.147	11.019	496	1.618.457
2012	152.178	48.508	1.537.534	11.019	499	1.748.748
2013 APRIL	138.082	149,820	1.581.821	11.061	506	1.801.276

Sumber :
Sensus Penduduk 2010, BPS provinsi D.I.Yogyakarta

pemerintah melakukan pembatasan jumlah kendaraan. Beberapa negara dengan wilayah kecil, Rizki mengambil contoh negara Singapura, melakukan sistem lelang untuk membatasi pertumbuhan kendaraan pribadi. Sistem lelang ini mendukung ketentuan negara Singapura yang membatasi pertumbuhan kendaraan pribadi sebesar 5% dalam setahun.

Di Singapura, pemerintah mengawasi jumlah kendaraan dan dengan begitu produsen kendaraan tidak bisa sembarangan menjual produknya. "Cara lelangnya mudah. Masukkan nama, alamat, nomor KTP, pendapatan ke internet, lalu ikut lelang. Mobil untuk tahun depan biasanya dilelang tahun ini," jelas Rizki. Misalnya, harga awal kendaraan itu dibuka dengan Rp 300 juta. Di hari terakhir lelang, peserta lelang dengan tawaran harga termahal bisa membeli mobil, sebut saja Rp 700 juta. Dari perhitungan itu, harga asli dari kendaraan itu, 300 juta, masuk ke pendapatan *dealer*, sementara 400 juta masuk kas daerah untuk membangun angkutan umum.

Sayangnya, aturan pembatasan semacam itu tidak berlaku di Indonesia. Di mana menurut Rizki, aturan pembatasan kendaraan—berbeda dari pembatasan akses—mesti berlaku nasional. Negara Indonesia yang berbentuk negara kepulauan dianggapnya menjadi kendala utama aturan ini tidak mampu dilakukan. "Karena kebutuhan tiap-tiap daerah, kan, berbeda," ujarnya.

Oleh karena itu, menurut Rizki jalan yang bisa ditempuh pemerintah hanyalah dengan membatasi akses kendaraan. Di Jakarta, hal itu dituangkan dalam program 3-in-1 (satu mobil yang mengangkut tiga orang) demi menghindari penumpukan jumlah kendaraan di satu titik area—namanya *electronic roadphasing jakarta*. Strategi ini sudah mulai diterapkan di wilayah padat pariwisata Yogyakarta, seperti Malioboro, dengan melakukan pengalihan jalan pada waktu-waktu tertentu.

"Dengan kepadatan permukiman di Yogyakarta, pembangunan jalan sudah tidak memungkinkan. Pertumbuhan kendaraan pribadi mestinya bisa dicegah dengan pemerintah mengalihkan perhatian pada angkutan publik," ungkap Rani.

Raden Sigit Waluyo Wibawa, S.Sos. dari Dinas Perhubungan DIY, mengungkapkan apabila pembatasan jumlah kendaraan tidak memungkinkan, optimalisasi angkutan publik bisa menjadi jalan pintas. Walaupun ia mengakui, selama ini keadaan angkutan publik tidak menarik perhatian masyarakat karena faktor keterlambatan dan fasilitas yang kurang nyaman.

Tonggak sejarah revitalisasi pernah dilakukan pada 2008, bertepatan dengan diinisiasinya Trans Jogja. Namun, program perbaikan atas bis-bis reguler (Kop Kopata, Puskopkar, Aspada, Kobutri, Damri pun) tidak berlanjut karena sistem kelolanya yang masih diserahkan pada operator dari pihak swasta. Berbeda dengan Trans Jogja yang disubsidi pemerintah, bis-bis reguler itu menggunakan sistem setoran, termasuk juga dalam program revitalisasi. Dengan adanya operator swasta yang menagih iuran pada sopir, setiap bis reguler diharuskan bersaing demi memperebutkan penumpang. Sementara itu, sopir tidak mungkin mendorong operator melakukan revitalisasi karena iuran yang seringkali pas-pasan. Akibatnya seperti bumerang. Di satu sisi, penumpang semakin menyusut karena kondisi bus semakin tua, di sisi lain pemasukan sopir-sopir itu menurun.

Dengan keadaan itu, jumlah armada angkutan umum reguler yang beroperasi semakin berkurang. Melalui peraturan gubernur tentang kuota kendaraan sejak 2002, diatur jumlah angkutan perkotaan sebanyak 591, taksi maksimal 800, AKDP maksimal 951. Namun seiring waktu, jumlah angkutan yang terdaftar dan beroperasi aktif justru di bawah itu. Meski sudah tak layak pakai lagi, namun kendaraan itu masih tetap digunakan hingga sekarang.

"Keadaan Trans Jogja misalnya, di jalur 1A penumpang sangat banyak, karena itu kami ambil armada dari jalur yang lebih sepi seperti 3A dan 3B, sehingga kalau ada penumpang di jalur itu, mereka harus menunggu hingga satu jam," tutur Rizki

Demi mengatasi jumlah armada, pada 2015, Dishub DIY merencanakan penambahan 200-an bis Trans Jogja. "Untuk itu, bis-bis reguler akan dilebur dan dijadikan Trans Jogja," ungkap Rizki. Penambahan jumlah armada ini juga akan didukung dengan pembangunan jalur-jalur mandiri untuk Trans Jogja. Pemerintah menggunakan sistem *buying service* bagi armada Trans Jogja. Artinya, pemerintah daerah menyediakan uang untuk membeli jasa angkutan bus Trans Jogja berdasarkan Rp/bis/kilometer. "Jadi, semuanya disubsidi. Bis itu setiap jalan 1 km sudah dibayar oleh pemerintah," ungkap Rizki.

Selain keharusan pemerintah untuk melakukan perombakan mendasar dan komprehensif, masyarakat juga dituntut aktif berkontribusi. "Masyarakat Yogyakarta semestinya bisa lebih kritis mengevaluasi kebijakan pemerintah," ujar Purwo. Ia menjelaskan, masyarakat cenderung abai dan menerima setiap kebijakan tanpa mengkritisinya. "Hal itu lantaran sudah terbiasa dengan slogan gotong-royong, swasembada, mandiri, berdikari yang ditanamkan sejak Orde Baru. Masyarakat tidak sadar, slogan-slogan tersebut hanyalah manifestasi keacuhan pemerintah," ujarnya. Jika mau berkontribusi, lanjut Purwo, hal paling sederhana yang bisa dilakukan adalah memberi masukan kepada pemerintah sekaligus melontarkan kritik yang substantif.

Catatan akhir

1. Keynes, John Maynard. 1936. The General Theory of Employment, Interest, and Money. New York: Harcourt, Brace.
2. Ian Chalmers. 1996. Konglomerasi: Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
3. Menuju Transportasi yang Manusiawi, dalam Jurnal WACANA Nomor 22/2005. Yogyakarta: Insist.

Foto: *BALAIRUNG/Anung*

Foto: *BALAIRUNG?Anung*

Transjogja: Jalan Panjang Atasi Kemacetan

Penulis:
Ibnu Hajar Al-asqolani | Nur Rosyid |Beniardi Nurdiansyah

Lebih dari lima tahun beroperasi, Trans Jogja belum berhasil menurunkan tingkat kemacetan. Serangkaian proses panjang dalam merancang proyek pembangunan fasilitas transportasi publik ini pun dipertanyakan.

Tak ada firasat apa-apa di benak Rima Satria Pamungkas. Pagi itu, 1 Juli 2013, ia menjalankan tugas sebagai pramugara Bus Trans Jogja seperti biasa. Usai mengisi absen di kantornya, PT Jogja Tugu Trans (JTT), ia mengawaki Bus Trans Jogja dengan nomor lambung 37, jalur 3A. Baru beberapa jam bekerja, ia lantas dijemput. Berbekal Surat Tugas Nomor 180/ JTT/E/VII/2013, Andi Haryanto selaku Staf Keamanan PT JTT menggiringnya turun dari bus. Ia lantas dibawa ke kantor PT JTT. "Saya malu banget waktu itu, diperlakukan begitu di depan penumpang," kenang Rima. Sesampainya di kantor, ia hanya diberitahu secara lisan oleh Robert Siadari, SH., Direktur SDM dan Umum PT JTT, bahwa ia diberhentikan. Robert pula yang memberi surat perintah kepada pihak keamanan untuk menjemput Rima.

Selang lima belas hari, giliran Arsiko, pengemudi Bus Trans Jogja yang dipecat. Sama seperti Rima, ia tak mengerti mengapa perusahaan mengeluarkannya tanpa surat peringatan sebelumnya. Namun demikian, Rima dan Arsiko menengarai tindakan pemecatan adalah dampak dari aktivitas mereka di serikat pekerja. Mereka memang aktif dalam Serikat Pekerja Paguyuban Crew PT JTT. Beberapa bulan sebelumnya, mereka bersama rekan-rekan lainnya gencar menyerukan tuntutan pemenuhan hak-hak karyawan. Mereka menuntut pengubahan status sebagai pekerja tetap, sesuai dengan ketentuan UU Ketenagakerjaan. Selain itu, mereka menuntut pengembalian gaji karyawan sesuai *Memorandum of Understanding* (MoU) antara PT JTT dengan Dinas Perhubungan (Dishub).

Tuntutan penyesuaian gaji adalah buntut dari terkuaknya kasus dugaan korupsi Biaya Operasional Kendaraan (BOK) di tubuh PT JTT. Ternyata selama ini gaji yang dibayarkan kepada karyawan tidak sesuai dengan BOK yang tercantum dalam MoU antara Pemda DIY dengan PT JTT. Berdasarkan BOK, gaji pengemudi bus sebesar Rp 2.339.247,00 namun selama ini mereka hanya menerima gaji sebesar Rp1.554.000,00. Sementara itu, gaji pokok pramugara yang seharusnya sebesar Rp 1.939.247,00 selama ini hanya dibayarkan Rp 1.154.000,00.

Kasus ini telah menyeret Purwanto Johan Riyadi, mantan Direktur Utama PT JTT dan Mulyadi Hadikusumo, Mantan Kepala Dinas Perhubungan DIY ke meja hijau. Manajemen Trans Jogja pun sudah melakukan perombakan. Namun, tak ada upaya penyesuaian gaji karyawan berdasarkan BOK.

Pekerja juga mempersoalkan status mereka sebagai pekerja kontrak. Sebab pekerja inti dalam kegiatan operasional Trans Jogja seperti Pengemudi dan Pramugara/i masih berstatus pekerja kontrak. "Saya dan teman-teman sudah kerja di sini sejak awal Trans Jogja beroperasi, sebagian besar sudah tiga tahun lebih. Tapi status kami masih pekerja kontrak," ujar Zainul, salah satu pengemudi Trans Jogja.

Tindakan ini melanggar Undang-Undang Ketenagakerjaan. Berdasarkan UU No. 13 Tahun 2003, perjanjian kerja dalam kontrak hanya bisa dikenakan kepada pekerja di luar kegiatan produksi inti. Status pekerja kontrak pun tak boleh diberlakukan bagi pegawai dengan masa kerja lebih dari tiga tahun.

Kisruh ini hanya satu dari serangkaian persoalan dalam pengelolaan Trans Jogja. Sejak beroperasi pada 2008 lalu, berbagai persoalan mencuat di PT JTT selaku perusahaan rekanan pemerintah yang bertanggung jawab dalam operasional Trans Jogja. Mulai dari masalah perizinan, kelayakan kendaraan, hingga yang terakhir, korupsi Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Persoalan-persoalan ini pun menjadi gerbang untuk masuk ke pembahasan yang lebih mendalam tentang peranan negara—yang dijalankan pemerintah—dalam proses pembangunan.

Ada beberapa kacamata yang bisa kita pakai dalam melihat posisi negara dan aktor-aktor lainnya dalam proses pembangunan. Marx misalnya, memandang negara sebagai perpanjangan tangan dari kelas-kelas tertentu. Negara bukanlah lembaga di atas masyarakat yang mengatur masyarakat tanpa pamrih, melainkan alat bagi kelas atas untuk mengamankan kekuasaan mereka. Konsekuensinya, pengaturan yang dilakukan negara atas masyarakat bukanlah didasari oleh kepentingan umum. Sebaliknya, tindakan itu tak lebih dari taktik untuk mengamankan kekuasaan kelas atas.

Akan tetapi, bukan berarti tindakan yang dilakukan negara tak mungkin bermanfaat bagi kepentingan umum. Negara, misalnya, bisa saja membangun berbagai fasilitas publik seperti pendidikan, kesehatan, jalan, jembatan, dan sarana transportasi. Namun hal itu juga dilakukan demi kepentingan kelas atas. Kalaupun sesekali negara melakukan perbaikan-perbaikan sosial, tujuannya tak lain untuk menenangkan rakyat dan membelokkan perhatiannya dari tuntutan-tuntutan yang lebih fundamental.

Tania Murray Li, Antropolog Kanada, hadir dengan pandangan yang lebih spesifik terfokus pada proses pembangunan di Indonesia. Lewat buku berjudul *The Will To Improve*, Li memaparkan proses pembangunan, mulai dari fase perencanaan hingga pelaksanaannya sejak masa kolonial hingga reformasi. Analisis Li menggunakan pendekatan dari berbagai perspektif. Seperti disebut Nancy Lee Peluso, Li mengrangkai pemaparannya dengan gabungan analisis Foucault, Marx, dan Gramsci.

Berangkat dari riset etnografis dan historis di beberapa wilayah di Indonesia dengan laju pembangunan yang cukup pesat, Li mengemukakan tesis yang cukup kompromistis, yakni bahwa "kegagalan dalam proses pembangunan tak lebih dari kesenjangan antara rencana dengan apa yang nyata-nyata dihasilkan."

Proses pembangunan tersebut berawal dari apa yang ia sebut sebagai "kehendak yang tulus" dari wali masyarakat (baca: pemerintah-red) dan pihak-pihak yang merasa memiliki kapabilitas untuk memperbaiki kehidupan masyarakat.

Kelas baru pun tercipta. Di satu pihak, berdiri mereka yang mendapuk diri sebagai wali masyarakat dengan klaim bahwa "merekalah yang tahu bagaimana masyarakat harus hidup, apa yang terbaik bagi masyarakat, dan apa yang dibutuhkan oleh masyarakat." Dengan demikian, mereka berdiri di luar "objek pembangunan" bernama masyarakat, yang dianggap tidak memiliki kemampuan apa-apa untuk mengatur hidupnya. Klaim atas kepakaran ini pada dasarnya adalah klaim atas kekuasaan, yang dibahasakan oleh Foucault sebagai "kepengaturan".

Tindakan kepengaturan, di tataran praksis, menjadi program-program pembangunan. Pada titik ini, dua tahapan pokok mulai dijalankan. Pertama, problematisasi, yaitu langkah pengenalan berbagai kekurangan yang perlu dibenahi. Selanjutnya adalah fase teknikalisasi permasalahan. Fase ini berisi serangkaian praktik yang menampilkan urusan yang hendak diatur sebagai suatu ranah yang mudah dimengerti, yang tegas cakupannya, jelas ciri-cirinya, menentukan batas tepiannya, agar nampak unsur-unsur di dalamnya, menngumpulkan informasi mengenai unsur-unsur tersebut dan mengembangkan teknik untuk menggerakkan kekuatan serta unsur-unsur yang hendak ditampilkan tadi.

Pada proyek pengadaan Trans Jogja, fase problematisasi mulai diwujudkan dalam riset-riset mengenai permasalahan transportasi di DIY. Mulanya, riset Departemen Perhubungan (Dephub) mencatat pertambahan jumlah kendaraan pribadi di provinsi DIY semakin mengkhawatirkan. Pada 2007, tak kurang 7000-8000 sepeda motor memadati jalanan di Yogyakarta. Pertumbuhan kendaraan pribadi menyentuh angka 8,34% per tahun. Kondisi ini dianggap tak seimbang dengan pertumbuhan jalan yang hanya 2,31% per tahun.

Sementara itu, tingkat penggunaan angkutan umum kian menurun. *Load factor* (tingkat keterisian) angkutan umum, menurut temuan Dephub, hanya 27%. Perbandingan minat pengguna kendaraan pribadi dengan kendaraan umum pun sangat jauh, rasionya 84,6% berbanding 15,4%. Kondisi ini belum termasuk perhitungan proses pembangunan yang terus berjalan.

Jalan terang seakan terbentang ketika pemerintah melalui departemen perhubungan mencetuskan ide pengadaan Trans Jogja sebagai solusi atas permasalahan tersebut. Usai melalui serangkaian proses panjang, pada 2008, fasilitas transportasi bus cepat, murah, dan ber-AC tersebut mulai beroperasi.

Namun demikian, riset Dephub seakan hanya menjadi alat legitimasi untuk melaksanakan proyek pengadaan Trans Jogja. Sebab, jauh sebelum persoalan transportasi mencuat, sudah ada studi kelayakan pra-pembangunan Trans Jogja. Pada 2005, pakar transportasi telah melakukan studi kelayakan pra-pembangunan Trans Jogja. Proyek ini dilaksanakan oleh tim dari Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) UGM yang dikelola oleh Prof. Dr. Ing. Ir. Ahmad Munawar, M.Sc.

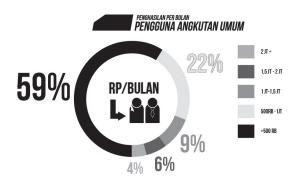
Tim ahli yang dipimpin Prof. Munawar memulai pemetaan responden yang juga sebagai pengguna dan non (calon) pengguna transportasi publik di wilayah DIY. Dari masing-masing responden pengguna dan nonpengguna transportasi dibagi lagi menurut jenis kelamin, umur, pendidikan, pekerjaan, penghasilan per bulan, penghasilan untuk transportasi, zona asal perjalanan, zona tujuan perjalanan, dan keperluan perjalanan. Variabel-variabel ini, meminjam istilah Tania Li, digunakan sebagai "upaya untuk mengukur medan". Maksudnya, subjek yang hendak dibangun, dikenali melalui variabel tersebut agar jelas batas-batasnya.

Berdasarkan laporan tim tersebut, responden pengguna angkutan umum yang disurvei merupakan 49,92% pria dan 50,02% wanita. Di samping itu, responden nonpengguna sejumlah 64,73% pria dan 35,27% wanita. Berdasarkan tingkatan usia, responden pengguna angkutan umum yang berusia kurang dari 15 tahun sebanyak 4,13%, 16–20 tahun sebanyak 25,95%, 21–30 tahun sebanyak 41,75%, 31–50 tahun sebanyak 20,56%, dan umur di atas 50 tahun sebanyak 7,62%. Responden nonpengguna angkutan umum berusia kurang dari 15 tahun hanya sebanyak 0,88 %, 16–20 tahun sebanyak 25,95%, 21–30 tahun sebanyak 48,33%, 31–50 tahun sebanyak 27,46%, dan umur di atas 50 tahun sebanyak 4,58 %. Responden dari kelompok pengguna dan nonpengguna angkutan umum sebagian besar sama-sama berumur 21 sampai 30 tahun.

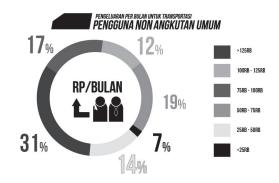
Foto: *BALAIRUNG/Anung*

Selanjutnya, survei diperdalam pada pendidikan. Jenis jenjang pendidikan responden pengguna angkutan umum dibagi menjadi lima: SD, SMP, SMA, D1/D2/D3, dan sarjana. Kategori SMA berada pada persentase terbanyak di antara responden pengguna (40,3%) dan nonpengguna angkutan umum (44,05%). Sementara itu, pekerjaan responden dikelompokkan menjadi pelajar/mahasiswa, PNS/TNI/Polri, wiraswasta, karyawan, dan lain-lain. Kategori pelajar merupakan persentase terbanyak, baik di kelompok responden pengguna (47,7%) maupun nonpengguna angkutan umum (36,2%).

Penghasilan responden juga disurvei dalam perencaaan bus PATAS AC. Responden yang menggunakan angkutan umum berpenghasilan di bawah 500 ribu rupiah berada pada persentase terbesar, yaitu 59%. Sementara itu, responden berpenghasilan di atas 2 juta sebesar 4%. Dari Grafik 3.9, bisa diamati bahwa semakin tinggi pendapatan, semakin rendah minat responden untuk menggunakan transportasi umum.

Dari semua responden yang bukan pengguna angkutan umum, jumlah terbanyak adalah responden berpenghasilan kurang dari 500 ribu dengan persentase 37,94%. Persentase terendah adalah responden dengan penghasilan 1,5 – 2 juta dengan persentase 6,43%. Dari Gambar 3.10, bisa diamati bahwa nonpengguna angkutan umum terbanyak adalah mereka yang berpenghasilan di bawah 500 ribu, sama halnya dengan kelompok responden pengguna transportasi umum. Bisa diasumsikan bahwa mereka cenderung memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi

Gambar 1. Penghasilan Responden Pengguna Angkutan Umum

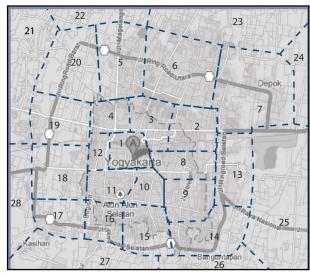
Gambar 3. Pengeluaran Tansportasi / bulan Pengguna Angkutan Umum

Gambar 2. Penghasilan Responden Non-Pengguna Angkutan Umum

Gambar 4. Pengeluaran Transpotasi / bulan Non-Pengguna Angkutan Umum

Jenis	AC/non AC	Halte	Jadwal	Petugas Keamanan	Tarif (Rp.)
A	non AC	tanpa	tanpa	Tanpa	1200
B	non AC	dengan	dengan	dengan	2000
C	AC	dengan	dengan	dengan	3000
D	AC	dengan	dengan	dengan	2000-10.000

Tabel. Jenis Pelayanan Bus PATAS AC baru yang ditawarkan

AREA	berAS-AL	berTU-JUAN	AREA	berAS-AL	berTU-JUAN	AREA	berAS-AL	berTU-JUAN	AREA	berAS-AL	berTU-JUAN
1	5.30%	17.25%	8	6.81%	7.20%	15	2.77%	1.34%	22	1.58%	0.87%
2	3.01%	3.32%	9	1.98%	1.98%	16	0.95%	0.08%	23	5.07%	3.09%
3	8.55%	7.38%	10	1.11%	2.22%	17	0.32%	0.00%	24	5.70%	4.19%
4	3.17%	2.69%	11	2.85%	3.80%	18	1.27%	2.22%	25	2.61%	2.61%
5	6.02%	3.96%	12	2.93%	0.95%	19	0.55%	0.32%	26	1.50%	0.32%
6	12.75%	15.51%	13	2.14%	1.19%	20	0.24%	0.00%	27	4.67%	3.40%
7	9.18%	9.65%	14	4.75%	2.61%	21	0.71%	0.40%	28	1.50%	1.42%

Tabel. Asal dan Tujuan Perjalanan Pengguna Angkutan Umum

Gambar 5. Peta Zona Transportasi Kota Yogyakarta

atau tanpa kendaraan, seperti berjalan kaki dan bersepeda. Sementara responden yang memiliki penghasilan lebih tinggi seperti 1,5 – 2 juta mungkin lebih memilih kendaraan pribadi.

Pengeluaran responden untuk ongkos transportasi per bulan juga disurvei. Responden pengguna angkutan umum yang mengeluarkan uang untuk transportasi terbanyak adalah mereka yang mengeluarkan uang di atas 125 ribu rupiah. Sementara itu, responden yang mengeluarkan uang paling sedikit untuk transportasi adalah mereka yang mengeluarkan uang kurang dari 25 ribu. Untuk nonpengguna angkutan umum, responden yang mengeluarkan uang terbanyak untuk transportasi adalah mereka yang mengeluarkan

uang di atas 125 ribu. Responden yang mengeluarkan uang paling sedikit transportasi adalah mereka yang mengeluarkan uang kurang dari 25 ribu.

Survei pengeluaran responden untuk transportasi ini dapat menjadi pertimbangan untuk menyediakan layanan angkutan umum baru dengan harga terjangkau. Pertimbangan tersebut antara lain bahwa masih ada dan banyak responden yang sanggup mengeluarkan uang di atas 125 ribu per bulan untuk transportasi angkutan umum. Selain itu, banyaknya responden nonpengguna angkutan umum juga perlu ditarik minatnya untuk menggunakan angkutan umum dengan menetapkan biaya yang terjangkau.

Meski sudah ada peta responden meliputi penghasilan dan pengeluaran untuk transportasi per bulan, ada survei yang lebih menentukan penyediaan angkutan umum yang baru. Dalam survei, ditawarkan empat jenis pelayanan bus PATAS AC yang baru kepada responden (lihat Tabel 1). Dari keempatnya, sebagian besar responden memilih jenis pelayanan D, yaitu sistem tiket yang fleksibel dengan tarifnya antara Rp 2.000,00 sampai Rp 10.000,00. Tarif tersebut tergantung pada jarak, waktu, dan frekuensi naik-turun bus. Bus berhenti di halte dan terjadwal sehingga bisa lebih cepat. Selain itu, ada petugas keamanan juga.

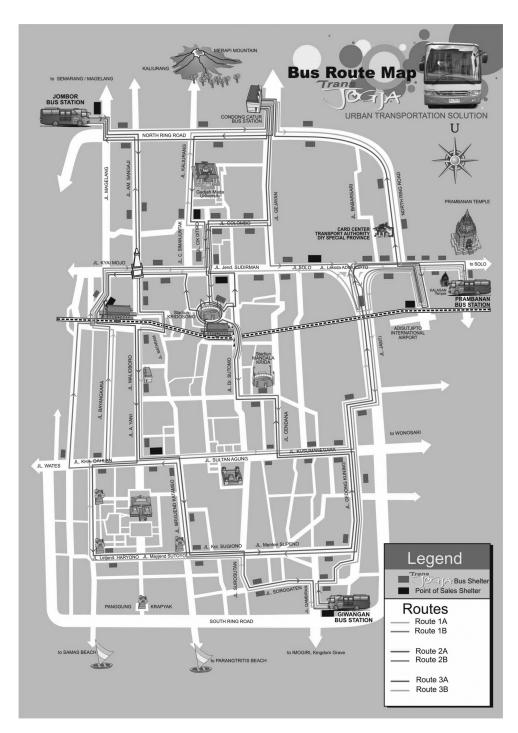
Penentuan trayek merupakan salah satu bagian dari proses teknikalisasi yang sangat penting. Bukan melalui survei, jalur trayek ditentukan sesuai dengan trayek lama yang masih dipakai oleh operator angkutan umum yang lain. Sementara itu, lokasi halte ditentukan berdasarkan hasil survei mengenai asal dan tujuan dalam menggunakan angkutan umum. Sebagian besar responden pengguna dan nonpengguna angkutan umum berangkat dari Zona 6 (UGM dan UNY) dan Zona 7 (Janti, Maguwo, dan UPN). Mengenai tujuannya, sebagian besar responden berhenti di Zona 1 (Malioboro, Rumah sakit PKU, Ngampilan, dan sekitarnya) dan Zona 6 (UGM dan UNY).

Penempatan halte juga mempertimbangkan karakteristik kawasan, aspirasi masyarakat, dan adanya halte lama. Karakteristik kawasan dibagi di antaranya menjadi kawasan komersial, pendidikan, dan wisata. Mengenai aspirasi masyarakat, pihak yang turut mengambil keputusan adalah masyarakat umum, pedagang kaki lima, dan tukang parkir. Masyarakat umum menginginkan agar halte tidak mengganggu aktivitas mereka. Pedagang kaki lima dan tukang parkir menginginkan agar lokasi halte bisa meningkatkan keuntungan mereka. Pertimbangan selanjutnya adalah adanya halte yang lain. Halte baru tidak akan menggusur halte lama, tetapi ditempatkan di beberapa meter dari halte lama.

Proses selanjutnya yang dibahas adalah pengadaan armada bus. Sudah ada rincian bagaimana spesifikasi bus mulai dari *chassis*, AC, ukuran bus, eksterior, dan interior – termasuk kursi. Jumlah armada yang direncanakan sebanyak delapan sampai enam belas untuk setiap trayek dan jumlah cadangan bus sebanyak lima sampai sepuluh.

Terkait rencana sistem tiket, ditawarkan sistem jangka pendek dan panjang. Untuk jangka pendek, calon penumpang membeli tiket di halte untuk sekali jalan. Tiket diserahkan kepada petugas sebelum masuk ke bus. Untuk jangka panjang, digunakan mesin tiket dengan *smart card*. Tiket tersebut dimasukkan ke dalam mesin, lalu pintu ruang halte terbuka. Ketika bus baru saja datang, calon penumpang bisa masuk bus setelah petugas membukakan pintu untuk memasuki bus.

Pengelolaan operasional Bus PATAS diarahkan pada pengadaan bus, penentuan operator, syarat pekerja, dan struktur organisasi. Terkait pengadaan, bus bisa dimiliki Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi (Dishubkominfo) atau swasta. Fungsi sebagai operator bisa dilakukan oleh Dishubkominfo atau diserahkan kepada swasta yang dipilih melalui tender terbuka. Agar sistem transportasi baru ini mampu menjamin ketepatan waktu; ekonomis; nyaman; dan aman, ditawarkan syarat-syarat tertentu bagi sopir; petugas tiket; satpam; dan pekerja yang lain. Mereka merupakan orang yang telah bekerja di sektor transportasi yang lama.

Demi pelembagaan sistem transportasi Bus PATAS, dibahas tawaran struktur organisasi. Struktur yang pertama, yaitu operasi ditangani pemerintah, dalam hal ini Dishubkominfo. Alternatif struktur kedua, operasi ditangani operator swasta. Jika ditangani Dishubkominfo, unsur struktur organisasi terdiri dari Direktur, Sekretaris, Bagian Kepegawaian (satpam, tiket, *controlleur*, sopir), Bagian Keuangan (pemasukan, pengeluaran), Bagian Perlengkapan (halte, loket, tiket, pool, bengkel, bus). Jika ditangani operator swasta, sopir, pengelola pool, bengkel, dan bus dikeluarkan dari struktur karena telah dimiliki oleh operator swasta

Peta rute Trans Jogja (sumber: UPTD Trans Jogja Dishubkominfo DIY, “Paparan Trans Jogja 2013: Solusi Transportasi Perkotaan)

tertentu.

Di bagian terakhir pada laporan, disusun rekomendasi yang terdiri dari tiga puluh poin. Di antaranya, penerapan transportasi berbasis *Buy The Service*. Artinya, pemerintah membeli jasa pelayanan dari operator. Pengelolaan transportasi ini tidak meninggalkan pemain atau operator lama. Masing-masing trayek memerlukan delapan bus pada tahap awal, kemudian berangsur-angsur ditambah sampai enam belas bus. Tarif tiket seharga Rp 3.000,00 untuk umum, dan Rp 1.500,00 untuk pelajar.

Pada realisasinya, sesuai dengan paparan Trans Jogja yang disusun oleh UPTD Trans Jogja Dishubkominfo, pembangunan sistem transportasi Bus PATAS AC dimulai tahun 2007. Gubernur DIY pun memberikan nomenklatur bagi bus itu dengan nama "Trans Jogja". Saat itu pula, dibentuk operator swasta bernama PT. JTT. Operator ini dikelola oleh beberapa konsorsium dari lima operator lama. Trayek yang dibangun tetap disesuaikan dengan hasil studi kelayakan, yaitu ada enam trayek. Halte dan mesin tiket yang dibangun berjumlah 76. Jumlah armada disediakan sebanyak 54 bus. Mengenai lokasi halte, bisa diamati antara hasil survei terkait asal dan tujuan responden dan peta lokasi halte, bahwa kawasan UGM, UPN, Janti, dan Malioboro sudah ada beberapa halte yang sekiranya mencukupi keperluan pengguna Trans Jogja untuk asal maupun tujuan perjalanan.

Tanggal 18 Februari 2008, Trans-Jogja mulai beroperasi. Sistem tiket dibagi menjadi tiket sekali jalan seharga Rp 3.000,00, Kartu Belangganan Umum seharga Rp 2.700,00, dan Kartu Belangganan Pelajar seharga Rp 2.000,00. Tahun 2009, diresmikan UPTD Trans Jogja Dishubkominfo Provinsi DIY. Halte dan mesin tiket ditambah 34 unit dan bus bertambah 20 unit. Di halte daerah Prambanan dan Ngabean dibangun kantong parkir untuk kendaraan pribadi. Tahun 2010, dibangun satu unit halte *mobile* dan delapan unit *bike rack on bus* (rak sepeda di bus umum). Jalur empat dibuka dan dilakukan perbaikan AC. Tahun 2011, fasilitas ditambah lagi delapan *bike rack on bus* (rak sepeda di bus).

Sebelum tahun 2011, kebijakan mengenai tarif Trans Jogja masih berdasarkan pada Peraturan Gubernur. Tarif mulai diakomodasi melalui Peraturan Daerah setelah diputuskan Perda No. 11 Tahun 2011 tentang Retribusi Jasa Usaha. Sampai tahun 2013, operator Trans Jogja dan Dishubkominfo berhasil menerapkan *e-ticketing*. Jadi, pembayaran bisa dilakukan dengan Kartu *eMoney* Perbankan Brizzi, Flazz, Prabayar Mandiri, dan BNI Prepaid dengan harga Rp 2.700,00 untuk satu kali perjalanan. Operator pun bekerja sama dengan UGM untuk mengaktifkan Kartu Mahasiswa sebagai tiket dengan membayar Rp 100.000,00 per bulan. Namun, Ahmad Munawar, dosen jurusan Teknik Sipil berkata, "Baru sedikit mahasiswa yang menggunakan Kartu Mahasiswa untuk tiket Trans Jogja,"

Selain itu, selama operasi Trans Jogja dalam lima tahun ini, masih ditemui beberapa kendala. Pada jam sibuk, banyak penumpang yang tidak terangkut. Hal itu karena masih kurangnya persediaan armada. Memang, jumlahnya belum memenuhi perencanaan, yaitu enam belas unit bus per trayek. Selain itu, SDM pekerja masih kurang karena masih ditemui keluhan bahwa sopir kebut-kebutan, sopir meninggalkan calon penumpang yang menunggu, dan bus tidak merapat ke *shelter*. Perawatan kendaraan pun belum sepenuhnya diperhatikan. Hal tersebut terlihat dari kondisi kelayakan bus yang semakin menurun. Tidak maksimalnya manajemen Trans Jogja juga diakui oleh Munawar, "Perkembangannya (sistem Trans Jogja – red) terus terang agak kurang. Manajemennya ada kekurangan, sehingga dari segi waktu, sampai sekarang jumlah bus tidak bertambah dan kondisinya semakin buruk,".

Hasilnya sudah bisa diprediksi. Setelah lebih dari lima tahun beroperasi, layanan pemerintah dengan motto "Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau, dan Ramah lingkungan" itu tak menunjukkan perbaikan signifikan bagi kondisi transportasi di DIY. Lihat saja rata-rata pertambahan jumlah sepeda motor sejak tahun 2009 hingga 2013 yang mencapai 92.574. Sejak 2008 hingga tahun 2013, jumlah sepeda motor di DIY bertambah hingga 464.877 unit. Jumlah tersebut belum termasuk mobil pribadi, taksi, dan mobil beban. Wajar saja jika tingkat kemacetan tak kunjung menurun. Saat ini, tingkat kemacetan di seluruh ruas jalan utama perkotaan Yogyakarta mencapai 7% setiap harinya. Dalam sepuluh tahun mendatang, tingkat kemacetan akan mencapai 45%. Artinya, pada kemacetan akan terjadi di hampir setengah ruas jalan utama Yogyakarta.

Lilik Wachid Budi Susilo, S.T, M.T. selaku Peneliti Pusat Studi Transportasi UGM memandang hal ini sebagai dampak dari kebijakan transportasi yang parsial. Menurutnya, pengadaan Trans Jogja tak diikuti dengan

tata kota dan penyelarasan dengan moda transportasi lainnya. "Misalnya, di halte Trans Jogja tak disediakan lahan parkir motor atau sepeda, letak halte pun tak sepenuhnya mudah dijangkau," ujarnya. Padahal, kemampuan berjalan kaki masyarakat Yogyakarta hanya 500 meter. Hal tersebut membuat masyarakat enggan manggunakan Trans Jogja.

Seharusnya, menurut Lilik, pengadaan Trans Jogja diselaraskan dengan pemberdayaan moda transportasi lainnya. Penempatan halte harus mempertimbangkan ketersediaan alat transportasi lain untuk mengantarkan calon penumpang ke halte. "Misalnya, pertimbangkan apakah ada pos ojek atau becak dari lokasi perumahan penduduk yang bisa mengantarkan mereka ke halte Trans Jogja," ujarnya.

Catatan Akhir

1. Baca, Franz Magnis Suseno, *Pemikiran Karl Marx: dari Sosialis Utopis ke Perselisihan Revisionis*, Jakarta: PT. Gramedia, 2001.
2. Baca, Tania Murray Li, *The Will To Improve: Perencanaan, Kekuasaan dan Pembangunan di Indonesia*, Jakarta: Marjin Kiri, Juli 2012.
3. Ibid, hal: 8.
4. Ibid, hal: 13
5. Baca, Magister Sistem dan Teknik Transportasi UGM, *Studi Kelayakan Reformasi Sistem Transportasi Angkutan Umum Perkotaan di Provinsi DIY*, Yogyakarta: MSTT, 2005, halaman 5.2.
6. Ibid, hal: 3.8 – 3.9.
7. Ibid, hal: 8.1 – 8.3.
8. Ibid, hal: 9.2 – 9.3.
9. Ibid, hal: 9.2.
10. Ibid, hal: 10.9 – 10.14.
11. Olahan dari data Polda DIY
12. Temuan dari Prof. Ahmad Munawwar. Terarsip juga di
13. *http://jogja.tribunnews.com/2013/03/08/10-tahun-lagi-kota-yogya-akan-macet-total/*
14. Data dan hasil wawancara dengan Fariz, perwakilan Konsultan Transportasi Pemprov DIY, Deutsche Gesselschaft fur Internationale Zusammernarbeit (GIZ).

Foto: *BALAIRUNG/Bhayu*

Mereka yang Tersingkir dari Jalanan

Penulis:
Hanindya Naafiani | Muhammad Nafi' | Ratih Wilda Oktafiana

Kendati tersingkir dari jalanan, becak dan andong tak lantas menyerah. Mereka berpindah ke kawasan yang lebih potensial. Tak hanya menjadi sarana transportasi, keberadaannya juga menjadi bagian pendukung pariwisata Yogyakarta.

"Siapa di antara bapak-bapak yang mulanya memang ingin menjadi tukang becak?" tanya Totok kepada para tukang becak yang dikunjunginya. "Tidak ada *kan*? Kita menjadi tukang becak itu bukan karena pilihan, tapi karena kita adalah orang-orang yang terpilih," imbuh Totok. Sugesti ini ia berikan, karena ia mengerti menjadi tukang becak berarti menanggung dua hal sekaligus : mencari nafkah dan menjadi ikon pariwisata kota Yogyakarta. Maklum, oleh Sultan Hamengkubuwono IX sendiri becak dinyatakan sebagai penanda budaya Jawa yang mesti dijaga keberadaannya.

Nasib yang sama pun dialami oleh andong. Andong yang mulanya merupakan moda transportasi populer dan digunakan untuk alat angkut barang, sekarang diposisikan sebagai ikon pariwisata. "Dulu saya biasanya mengangkut hasil bumi dari desa ke pasar," tutur Muriman, Ketua Paguyuban Andong Pleret Bangkit. Kawasan operasinya pun menjadi terbatas pada kawasan wisata. "Kami ini seperti burung. Di mana ada makanan di situ kami berkumpul," jelas bapak tiga anak ini. Peralihan fungsi tersebut membuat Muriman beserta teman-teman kusir andong mulai memodifikasi andong menjadi andong wisata. "Ya, biar pelanggannya puas makanya andong diberi tempat duduk dan dihias," kata Muriman.

Padahal secara historis, andong merupakan kendaraan yang hanya boleh digunakan oleh keluarga kerajaan. Pada awal abad 19 hingga 20, yakni pada masa pemerintahan Sultan Hamengkubuwono VII, andong menjadi penanda status sosial para priyayi. Kemudian, pada masa Hamengkubuwono VIII, kendaraan ini mulai digunakan oleh khalayak umum meskipun hanya terbatas pada para pedagang dan pengusaha saja[1].

Foto: *BALAIRUNG/Bhayu*

Pada pertengahan tahun ‘90an, pemerintah kota Yogyakarta mengeluarkan sebuah kebijakan yang membuat gelisah para tukang becak. Bus kota dibiarkan lewat di Jalan Pabringan, yang berada di sebelah selatan Pasar Beringharjo. Para tukang becak di sekitar Beringharjo menjadi gamang karena penghasilan mereka menurun. Sebabnya, langganan mereka lebih memilih bus daripada becak.

Totok pada waktu itu berhasil mengumpulkan 14 kelompok becak di sekitar pasar. Mereka diajaknya untuk menentang kebijakan tersebut. Awalnya, mereka ingin berbuat rusuh dengan melempar bom molotov ke arah bus, tapi Totok melarang. Aksi rusuh justru akan memperburuk citra mereka nantinya. “Kita *nggak* mau demo. Kita hanya ingin menunjukkan bahwa kita ada. Kita *kan* ikon pariwisata kota Yogyakarta,” ungkapnya. Akhirnya mereka menutup jalan Pabringan selama satu jam. Aksi ini cukup efektif. Kebijakan tersebut akhirnya dicabut.

Kejadian inilah yang membuat mereka sadar akan pentingnya sebuah organisasi. Mulanya, organisasi dipandang sebelah mata oleh para tukang becak. “‘*Lha wong nyari* pelanggan saja susah, *ngapain* berorganisasi?’ Itu yang selalu kawan-kawan ucapkan. Tapi setelah keberhasilan demo sejam di Pabringan, mereka mulai berpikir untuk berorganisasi,” kenang Totok.

Dengan difasilitasi oleh *Community Development* (CD) Bethesda, sejumlah tukang becak di kota Yogyakarta berkumpul dan sepakat mendirikan Asosiasi Paguyuban Becak Kota Yogyakarta (ASPABETA) pada 2005. Totok didapuk sebagai ketua. Awalnya, organisasi ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan kelompok, salah satu kegiatannya adalah dengan menggalang iuran. Setelah itu, ASPABETA mengembangkan program mereka. Organisasi ini memberikan berbagai pelatihan keahlian seperti pijat, jahit, bengkel, sampai pelatihan bahasa Inggris. “Entah karena modernisasi kota atau karena usia, mereka pasti akan tersingkir dari kota. Karena itu mereka harus memiliki keahlian lain,” ungkap Totok.

Selain itu, ASPABETA juga berhasil mendesak pemerintah kota Yogyakarta untuk menggulirkan regulasi yang mengatur tukang becak. Mereka menginginkan tukang becak, yang kerap kali disebut sebagai ikon pariwisata kota, memiliki kekuatan hukum. Pemerintah Kota Yogyakarta mengeluarkan Perwal Nomor 25 tahun 2010 Kota Yogyakarta tentang Kendaraan Tak Bermotor. Dalam Perwal inilah peraturan tentang Surat Izin Operasi Kendaraan Tak Bermotor (SIOKTB) diatur.

Para kusir andong pun sudah memiliki paguyuban yang cukup tua, yakni Pleret Bangkit. Paguyuban yang telah berdiri sejak 1979 ini memiliki 31 anggota. Pleret Bangkit adalah salah satu paguyuban yang tergabung di Persatuan Olahraga Berkuda Seluruh Indonesia (PORDASI) Provinsi DIY. “Paguyuban ini juga menjadi tempat untuk kusir saling berdiskusi,” kata Muriman. Paguyuban yang telah lama berdiri membuatnya menjadi saksi pengalihan fungsi andong. Mulai tahun 1998, Malioboro dikenal sebagai salah satu tujuan wisata di Yogyakarta. Hal ini membuat para kusir andong beralih profesi sebagai kusir andong wisata. Peralihan fungsi andong menjadi andong wisata menurut Muriman dimulai sejak tahun 1995.

Menurut Lilik Wachid Budi Susilo, S.T., MT., peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik (PUSTRAL) UGM, peralihan fungsi menjadi transportasi wisata itu salah satunya disebabkan oleh faktor keselamatan. Susahnya mengendalikan kemudi dan bentuk yang tidak efisien membuat becak tidak dapat berjalan bebas di jalan raya. Padatnya kendaraan bermotor serta macetnya jalan raya membuat andong dan becak sebagai sarana tranportasi umum terpinggirkan. Akhirnya, keduanya pun hanya dapat beroperasi sebagai komplemen kendaraan bermotor. Inovasi pun mulai dilakukan. Para tukang becak mulai menawarkan rute keliling Malioboro, Kraton, dan sekitarnya. Tidak hanya itu, para tukang becak juga mulai bekerja sama dengan pusat oleh-oleh untuk mengajak dan mengantarkan wisatawan ke tokonya.

Peralihan fungsi andong dan becak sebagai transportasi wisata sebenarnya telah ditanggapi oleh Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta. “Kami pernah melakukan pelatihan bahasa Inggris kepada pengemudi andong dan becak,” kata Ir. Hero Darmawanto, M.T., Kepala Bidang Pemasaran Dinas Pariwisata Provinsi DIY. Program ini dilakukan untuk meningkatkan daya jual bagi wisatawan asing tentunya.

Hingga saat ini, menurut Hero, belum ada koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata DIY terkait transportasi tradisional. Padahal, dengan bentuknya yang unik, moda transportasi tradisional sangat menarik bagi wisatawan. Selain itu, moda transportasi tradisional adalah pelengkap serta pendukung utama dalam bidang pariwisata. “Jika transportasinya nyaman dan menarik akan banyak wisatawan yang datang,” tutur Hero.

Selama ini, di Yogyakarta tidak ada regulasi pemerintah yang membatasi cakupan wilayah dari moda tradisional. Tidak seperti di beberapa kota besar lain yang mulai memberikan peraturan batasan wilayah bagi moda tradisional dalam beroperasi. Salah satu contohnya becak sudah dilarang beroperasi di kawasan Simpang Lima kota Semarang. Di Yogyakarta moda tradisional seperti becak dan andong masih dibebaskan untuk beroperasi dimana saja. Berpindahnya wilayah operasional mereka bukanlah anjuran dari pemerintah, namun merupakan inisiatif pribadi untuk mendapatkan pelanggan lebih banyak.

***

Grafis: *BALAIRUNG/Awan*

Malioboro

Pasar Beringharjo 50

Alun - alun Utara 12

Gembiraloka 6

Taman Pintar
Hotel Garuda 2

Hotel Tembi
Stasiun Tugu
Hotel Mutiara
Ndalem Yudhaningratan 1

Total 376

Diolah dari data
Dinas Perhubungan
Kota Yogyakarta 2013

Persebaran Tukang Becak Di Beberapa Kawasan Wisata di Kota Yogyakarta

Alun-alun Selatan 40

Alun-alun Utara 249

Pasar Beringharjo 336

Jalan Malioboro 636

Total 1261

1865 Becak ditemukan oleh Jonathan Goble. Becak yang pertama ini adalah model becak yang ditarik oleh manusia dari depan (pull rickshaw).

1870 Becak tarik diproduksi secara massal di Jepang pada 1870an. Pada decade itu pula, sekitar 40.000 becak tarik (jinriksha) memenuhi jalanan Tokyo. Popularitas becak menyebar ke kawasan Asia, Cina Selatan, Asia, hingga Afrika Selatan. Pada masa penyebaran inilah becak tak lagi ditarik manusia, melainkan dengan cara dikayuh (cycle-rickshaw).

1930 Lea Jellanik, dalam Seperti Roda Berputar (1994), menyatakan becak didatangkan ke Batavia dari Hongkong dan Singapura pada 1930. Catatan lain dari Jawa Shimbun menyebutkan becak didatangkan dari Makassar pada tahun yang sama.

1940 Kata becak mulai populer digunakan, menggantikan sebutan "roda tiga". Pada dekade itu pula, becak mulai digunakan sebagai kendaraan umum. Becak berasal dari bahasa Cina, bee (kuda) dan tja (gerobak).

1942 Jumlah becak meningkat pesat saat penjajahan Jepang. Sebabnya, Jepang membatasi penggunaan bensin dan penggunaan kendaraan bermotor pribadi.

1950an Becak di Jakarta berjumlah 25.000 hingga 30.000 buah.

1966 Jumlah becak di Jakarta mencapai 160.0000 buah. Angka ini merupakan yang tertinggi dalam sejarah pertumbuhan becak di Indonesia.

Tersudut di Ranah Turisme

"Saya selalu bertanya-tanya mengapa tukang becak di sekitar Istana lebih ramah daripada tukang-tukang becak yang lain, dan menawarkan layanan mereka seharga hanya Rp1.000,00, lebih murah daripada di tempat lain di kota ini. Kenyataannya adalah tukang-tukang becak ini dapat membawa para turis ke berbagai toko yang berbeda, dan di sana mereka mendapatkan komisi dari setiap barang yang dibeli oleh sang turis. Uang yang mereka dapatkan dari komisi ini biasanya lebih tinggi daripada ongkos becak sesungguhnya. Sistem komisi ini pun ada pada skala yang lebih tinggi: beberapa tukang becak, yang bekerja di sekitar Sosrowijayan pada malam hari, "mampu membaca mata lelaki", dan membawa para lelaki ini ke rumah-rumah bordil di sekitar situ. Mereka biasanya menerima komisi sebesar Rp30.000,00 untuk setiap klien yang mereka bawa."[2] -Rebecca Lamaire

Kepala Bidang Pemasaran Dinas Pariwisata DIY, Ir. Hero Darmawanto, M.T., menyatakan moda transportasi tradisional seperti andong dan becak adalah pendukung bagi sektor pariwisata. Alasannya, Yogyakarta adalah wilayah yang khas dengan sektor pariwisatanya. Di titik inilah, andong dan becak mesti mengambil peran.

Ini tak berarti Pemerintah Provinsi Yogyakarta melarang aktivitas andong dan becak sebagai sarana transportasi umum. Dalam kasus andong, tetap ada dua jenis andong yakni andong wisata dan andong pengangkut barang. Dua jenis ini hanya berbeda dalam tampilan luar. Andong wisata cenderung memiliki bentuk yang lebih menarik, beda halnya dengan andong barang. Dari segi fisik, andong wisata memang didesain agar lebih menarik di mata wisatawan. "Dulu Dinas Pariwisata sering mengadakan pembinaan terhadap kusir andong agar siap melayani wisatawan," jelas Hero. Saat itu Dinas Pariwisata hanya ada di tingkat I, sebelum adanya otonomi daerah. Pembinaan yang pernah dilakukan itu ditujukan untuk para kusir agar siap menjadi andong wisata.

Dinas Pariwisata memberikan materi pembinaan seputar kemampuan para kusir dalam memandu para wisatawan. Tidak hanya menjadi penggerak moda, mereka juga diharapkan dapat menjelaskan kepada wisatawan mengenai pariwisata Yogyakarta, khususnya yang dilewati oleh jalur andong. Pembinaan tersebut bertujuan untuk menyiapkan para kusir agar mampu menjadi pemandu wisata pula pagi penumpangnya. Saat ini, kesadaran pemilik andong untuk menyiapkan diri dan andong miliknya sebagai sarana pendukung pariwisata sudah sangat baik. Pembinaan pun sudah tidak lagi dilaksanakan. "Seharusnya kalau ada pembinaan andong wisata, itu justru dari Dinas Pariwisata Kota. Seperti program Sapta Pesona, perlu diketahui kusir juga," jelas Hero. Sapta Pesona merupakan jabaran suatu konsep dasar tentang kesadaran warga akan pariwisata yang digagas oleh Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta. Di samping itu, cakupan wilayah Dinas Pariwisata Kota adalah wilayah yang banyak terdapat andong wisata.

Begitu pula dengan becak, di kawasan wisata biasanya mereka sudah terkoordinir dengan baik melalui paguyuban-paguyuban becak yang ada. Hanya saja, beberapa keluhan dari wisatawan terhadap becak sering diterima oleh Dinas Pariwisata Provinsi. Beberapa tukang becak biasanya menurunkan penumpangnya di toko tertentu. Mereka biasanya telah bekerja sama dengan toko tersebut. Masalahnya, terkadang si penumpang tidak bermaksud untuk mampir ke tempat tersebut. Inilah yang menjadi keberatan sebagian penumpang atas layanan becak di Yogyakarta.

Sama halnya dengan andong, becak wisata juga berusaha untuk memperbaiki kondisi fisiknya. Tindakan ini dinilai pihak Dinas Pariwisata sebagai sesuatu yang positif karena terlihat lebih menarik bagi wisatawan. Dalam kaitannya dengan pariwisata, moda seperti becak dan andong tidak hanya sebagai sarana transportasi semata. Nilai tradisional yang dibawa oleh dua moda tersebut menjadi alasan penguat bagi wisatawan untuk menikmati Yogyakarta sambil menggunakan jasa andong maupun becak. Penghasilan yang didapatkan pun lebih banyak dibandingkan jika hanya mengangkut barang saja. Dalam sekali jalan andong wisata memasang tarif Rp 50.000,00 sampai Rp 60.000,00. Sedangkan jika hanya mengakut barang kisaran tarifnya mulai Rp10.000,00 sampai Rp 15.000,00.

Menurut Lilik Wachid Budi Susilo, S.T., MT., fungsi transportasi tradisional di daerah wisata ini memang bukan semata-mata sebagai alat berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Fungsinya cenderung pada nilai wisata yang dimiliki. Dengan alasan inilah, moda transportasi tradisional seperti becak dan andong masih banyak ditemui di Yogyakarta, terutama di kawasan wisata. Bahkan jumlahnya di daerah wisata bertambah banyak. Beberapa program pemerintah pun banyak berkaitan dengan bagaimana mengembangkan potensi transportasi tradisional. "Sebaiknya memang dikembangkan, diberi cerita. Misalnya sejarah mengapa roda andong ada empat. Cerita semacam itu bisa lebih menarik wisatawan," jelas Lilik. Menurutnya, mitos dalam mengembangkan pariwisata memang perlu untuk diciptakan agar wisatawan menjadi penasaran dan tertarik berkunjung serta melihat secara langsung. Tidak hanya terbatas pada destinasi wisata saja yang perlu diberi mitos atau cerita, namun juga semua sarana pendukungnya.

Jumlah armada transportasi tradisional yang banyak terdapat di daerah wisata membuat Dinas Perhubungan berinisiatif mengadakan program pendataan dan pembuatan Surat Izin Kendaraan Tidak Bermotor (SIKTB) bagi andong dan becak. Sebagai

catatan, jumlah tukang becak berdasarkan data Dinas Perhubungan tahun 2013 berjumlah 8.200 orang. Bekerja sama dengan paguyuban-paguyuban andong, saat ini seluruh kusir sudah memiliki SIKTB bagi andong miliknya sesuai dengan nama mereka. Menurut Ketua Paguyuban Andong Pleret Bangkit, SIKTB tersebut bertujuan untuk pendataan dan pengawasan. "Kalau terjadi sesuatu, namanya juga di jalan, identitasnya jadi jelas dengan SIKTB ini," paparnya.

Dari segi transportasi, sebenarnya becak memiliki kekurangan dalam hal keamanan. Desain becak yang meletakkan penumpang di bagian depan becak memiliki resiko yang tinggi jika terjadi kecelakaan. Di mana penumpang akan menjadi yang pertama terluka karena sulit untuk menyelamatkan diri. Terlebih saat ini, muncul becak motor yang merupakan modifikasi antara becak dan sepeda motor. Jenis transportasi ini sangat berbahaya untuk digunakan. Senada dengan yang dikatakan Lilik, Hero juga mengeluhkan adanya becak motor yang mulai muncul di daerah wisata. Menurutnya, becak motor justru menimbulkan polusi dan tidak ramah lingkungan. "Seharusnya memang ada penertiban untuk becak motor," ujarnya.

Di daerah kota Yogyakarta, hampir seluruh andong sudah beralih ke daerah wisata yang dianggap lebih banyak peminat. "Setahu saya, semua andong sudah beralih menjadi andong wisata," ujar Muriman, Ketua Paguyuban Andong Pleret Bangkit. Sementara itu, becak masih bisa ditemui di beberapa daerah di Yogyakarta. Kebanyakan pengemudi becak masih bertahan dengan mencari nafkah di tempat selain daerah wisata.

Berbicara tentang keselamatan di jalan raya, Lilik menilai riskan keberadaan kendaraan tidak bermesin karena harus bersaing dengan kendaraan bermesin lainnya. Berpindahnya kendaraan tradisional ke daerah wisata dari segi transportasi justru menguntungkan. Karena jika di wilayah wisata, mereka mendapatkan jalur khusus dan tidak membahayakan pengguna jalan yang lain. Namun, jika kesadaran untuk merelokasi diri ke daerah wisata semakin tinggi, pertumbuhan alat transportasi tradisional di tempat tersebut dikhawatirkan menjadi tidak terkendali.

Semakin meningkatnya kebutuhan akan moda transportasi membuat masyarakat mulai meninggalkan moda tranportasi tidak bermotor. Masyarakat cenderung memilih kendaraan bermotor yang relatif lebih murah dan cepat. Kondisi inilah yang membuat kendaraan tidak bermotor mencari penghasilan di daerah wisata. Mengeluarkan biaya lebih banyak merupakan konsekuensi yang harus ditanggung oleh pengemudi moda transportasi tradisional di daerah wisata. Jika memang ingin membuat mereka tetap bertahan, maka harus diberikan hak istimewa untuk tetap beroperasi di kawasan wisata. "Tergantung pada semangat pemerintah mau menjadikan kota ini seperti apa. Kalau mau menjadikan kota dengan moda tradisional, maka harus direncanakan dan difasilitasi dengan baik," pungkas Lilik.

Catatan akhir

1. Marsanto, K. 2008. Andong di Yogyakarta. *http://www.wisatamelayu.com/id/object.php?a=RExtL3N5eS9P=&nav=geo*. 18 September 2013
2. Rebecca Lemaire. 2000. "The Becak: A Re(d)ordered Cycle". School of Oriental and African Studies. London. *http://www.karbonjournal.org/focus/perjalanan-becak-perjalanan-kota-benarkah-becak-yogyakarta-masih-raja-jalanan*. 18 September 2013

ilustrasi: *BALAIRUNG*/*Rio*

Social Cost di Lingkaran Transportasi Yogyakarta

Penulis:
M. Luthfi Ardyanto | Sonia Fatmarani | Yolanda Fajar Nurmanto

Berkembangnya sarana dan prasarana transportasi sebagai salah satu tolak ukur kemajuan, tak hanya memberikan solusi bagi mobilitas manusia. Orientasi pembangunannya yang belum jelas mengakibatkan beban bagi semua pihak.

Lebih dari dua puluh tahun lalu, sepeda tanpa asap dan polusi yang menyertainya, merupakan gambaran umum Yogyakarta. Belum lagi sawah dan kebun yang berderet di sepanjang jalan daerah Gunung Kidul, Bantul, dan Kulonprogo. Namun kini, beban transportasi di pusat kota Yogyakarta menjadi terlalu berat. Sepeda, becak, dan dokar bukan lagi gambaran umum kota ini. Kini, polusi asap kendaraan ibarat penyakit yang menjangkiti Yogyakarta. Kendaraan-kendaraan dengan motor yang menderum-derum sebagai pemicunya menjadi hal yang umum. Sehingga Yogyakarta, dengan predikatnya sebagai kota pelajar, budaya, dan wisata, menanggung kelebihan beban dalam masalah transportasi.

Gambaran umum sekarang, di mana kendaraan sangat padat memenuhi jalanan kota pelajar, tidak hadir tiba-tiba. Tentu saja, teknologi yang kian berkembang menjadi penyebabnya. Hal itu tak dapat disalahkan. Karena seiring majunya tiap detail dalam suatu peradaban, teknologi turut maju dengan dinamika tercepat. Koentjaraningrat sendiri, saat mendefinisikan tujuh unsur kebudayaan, untuk pertama kalinya meyatakan hal tersebut. Sehingga kemudian, tiap unsur yang hidup dalam suatu peradaban, terutama manusia, harus menerima segala konsuekensinya. Baik atau buruk, dengan cara apa pun yang mungkin mereka lakukan. Ibarat sebuah koin, teknologi dan kemajuannya memiliki dua sisi yang bertolak belakang, berlainan. Satu mungkin positif, yang lainnya bisa saja menjadi negatif.

Titik awal

Di masa awal pemerintahan Belanda di tanah Jawa, segala komoditas yang mereka dapat dari menjajah negeri ini, diangkut dengan media hewan. Kuda, sapi, dan lembu dengan kemampuan menanggung beban cukup berat, menjadi pilihan utama. Gerobak, pedati, dan kereta pun kerap melengkapinya.

Jaringan jalan di tanah Jawa mulai berkembang seiring pertumbuhan perdagangan di pesisir utara. Ini terjadi pada awal abad ke-16 hingga 18. Fungsi utamanya pada masa itu sebagai jalur lalu lintas perdagangan antara daerah pedalaman dan pesisir utara Jawa.

Yogyakarta sendiri memulai pembangunannya pada awal abad ke-19, tepatnya pada 1836. Dengan tetap menggunakan garis imajiner antara keraton, Gunung Merapi, dan Tugu Yogyakarta sebagai patokan, jaringan jalan besar dan kecil pun dibangun. Lalu lintas jalan saat itu dipenuhi oleh kereta kuda dan gerobak. Pada 1890, jalan-jalan regional mulai dibangun. Atas kuasa dari pemerintah lokal, saat itu penjajah Belanda serta perusahaan swasta memulai perkembangan baru jaringan jalan. Kala itu, perkembangan jalan di Yogyakarta menjadi cukup padat. Dua tahun setelahnya, peningkatan pertumbuhan jalan mencapai rata-rata 0,6 % per tahun. Hal ini terjadi secara berkelanjutan hingga 1938. Pada akhir tahun itu, panjang jalan di Yogyakarta mencapai 27 kilometer. Ini merupakan kemajuan jika dibandingkan panjang awal 20 kilometer.

Seiring kesuksesan pemerintah kolonial menjajah pribumi, semakin ramai orang Eropa di Yogyakarta. Peningkatan jumlah penduduk Eropa ini membuat pemerintah kolonial merasa harus membuat permukiman khusus untuk mereka. Maka, pada 1917, Residen Cornelis Canne meminta Sri Sultan Hamengkubowono VII menggunakan sebagian tanah untuk membangun permukiman. Tahun itu pula Sri Sultan mengeluarkan peraturan tentang hak pakai lahan. Wilayah pemukiman Eropa baru pun dibangun. Berlokasi di wilayah utara kota, permukiman ini berkembang dengan jalan lebar dan gedung-gedung fungsionalnya. Wilayah permukiman ini kemudian diberi nama Kotabaru.

Kemudian, teknologi menggulirkan roda perkembangannya. Pada akhir abad ke-19, hasil dari bumi Jawa melimpah ruah. Kapasitas angkut alat transportasi pada masa itu, tak lagi sebanding dengan hasil produksi. Terlebih lagi dengan permintaan konsumen.

Maka para insinyur zaman kolonial menciptakan kuda lainnya. Si kuda besi alias kereta api, yang mampu menanggung beban seratus kali lebih banyak dan bergerak puluhan kali lebih cepat. Tanah Jawa pun mulai bertransformasi. Jalur-jalur besi dibangun satu per satu, menghubungkan kota-kota penting masa itu. Denys Lombard, dalam bukunya bahkan menyebutkan, "Jaringan kereta api di Jawa merupakan salah satu jaringan yang terlengkap di Asia." Besi-besi rel kereta mulai ditanamkan dan stasiun-stasiun kereta dengan gaya arsitektur Indis yang saat itu sedang populer, mulai dibangun. Setelah semua itu selesai, *sepur-sepur* pun mulai mengepulkan asapnya, memulai zaman baru.

Dibangun dengan alasan efisiensi waktu yang lebih tinggi, kereta api kemudian digunakan oleh banyak pihak. Baik oleh masyarakat umum untuk bepergian, maupun pabrik-pabrik untuk mengangkut hasil produksi yang tak lagi kuat dibawa hewan pengangkut selama bertahun-tahun. Sebagai pengganti gerobak sapi, dokar, dan kereta kuda, kereta api terbukti dapat mengangkut lebih banyak dan lebih cepat dengan lokomotif uap dan gerbong-gerbong pengangkutnya. Karena itulah kemudian, kendaraan ini jauh lebih diminati para pengusaha dan pemilik pabrik untuk mengangkut hasil produksi mereka.

Yogyakarta merupakan salah satu kota yang mengikuti tren tersebut. Di kota ini, terdapat dua stasiun kereta api yang sama-sama penting dalam perkembangannya, yakni Stasiun Tugu dan Lempuyangan. Perbedaan paling mendasar dari kedua stasiun tersebut adalah pemilihan lokasi berdasarkan fungsinya. Pada 2 Maret 1872, Stasiun Lempuyangan dibuka secara resmi. Dengan fokus untuk menghubungkan pengangkutan barang produksi, maka stasiun ini dibangun di pinggiran batas kota. Sedangkan untuk stasiun Tugu, yang dibangun 15 tahun setelahnya, didirikan tepat di pusat kota. Ini terkait dengan fungsinya sebagai penghubung angkutan khusus penumpang, sehingga penumpang mudah mencapai stasiun ini saat akan bepergian.

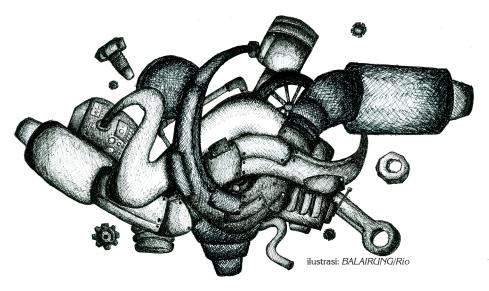
Perbedaan fungsi kedua stasiun itu menyebabkan perbedaan jumlah dan kelengkapan prasarana stasiun. Stasiun Lempuyangan, dengan letak jauh di timur pusat kota, memiliki lokasi pembangunan yang luas. Karena itu, dibangun pula prasarana stasiun yang bermacam-macam untuk kepentingan pengangkutan barang produksi.

Di sisi lain, Stasiun Tugu memenuhi kriteria lokasi pembangunan stasiun kereta api yang dijabarkan Basundoro[1]. Menurutnya, letaknya yang di pusat kota Yogyakarta, membuat stasiun ini menjadi simpul perekonomian kota. Selain itu, lahannya juga berada di tengah pusat pemukiman yang cukup padat, serta posisi tepat pada persimpangannya dengan jalan raya. Dengan begitu, lahan yang digunakan sebagai lokasi pembangunan memiliki keterbatasan. Karenanya, keterbatasan lahan itu menjadi penghambat pembangunan prasarana di stasiun Tugu.

Fasilitas kereta api serta sarana dan prasarana yang melengkapinya tersebut, kemudian memulai terbentuknya sistem transportasi baru di Jawa. Maka selama awal abad ke-19 dan abad ke-20, kereta api menguasai peran dalam transportasi di Yogyakarta. Namun, setelah proklamasi kemerdekaan pada babak kedua abad ke-20, tren transportasi kembali berubah. Teknologi, dengan sifatnya yang cepat berubah, kembali memainkan perannya. Produk baru pun dihasilkan, berbagai macam alat transportasi yang digerakkan dengan mesin-mesin bermotor. Akibatnya, jalan-jalan baru pun dibuat di berbagai tempat. Dengan berkembangnya jalur transportasi jalan raya sejak masa itu, kereta api perlahan menurun peminatnya.

Sejak era reformasi, transportasi jalan raya mulai dibesarkan. Impor sepeda motor, mobil, truk, bis, serta sarana transportasi bermotor lainnya pun dilakukan. Mesin-mesin Jepang, Amerika, dan Eropa lantas memenuhi pasaran tanah air. Efeknya, masyarakat makin tak terbendung mengonsumsi jenis transportasi ini secara berlebihan. Hasilnya, kota-kota besar di Indonesia dipenuhi derum kendaraan bermotor dan udara yang berpolusi.

Yogyakarta, dengan statusnya sebagai kota pelajar dan budaya, turut disesaki oleh asap dan suara bising kendaraan. Jalur jalan utama yang telah dibangun

ilustrasi: *BALAIRUNG/Rio*

dengan dasar kepercayaan tradisional di masa lalu, ternyata tak lagi menjadi patokan. Jalur garis lurus yang melibatkan Merapi, keraton, Tugu, serta jalan Malioboro kini menjadi sesak. Jalan-jalan utama, strukturnya diperluas, namun tetap saja tak cukup menampung kendaraan yang terus membludak. Struktur kota mulai diubah, mengikuti perkembangan zaman. Bukan hanya perubahan mendasar seperti yang dilakukan pemerintah kolonial saat membangun pemukiman mereka, melainkan perubahan dalam matriks lebih besar, yang turut memengaruhi struktur-sruktur sosial masyarakat.

Salah satu perubahan dalam matriks besar ini adalah pusat kegiatan dan lalu lintas kota kini tak hanya terpusat di sekitar Tugu atau Keraton. Di sekitar stasiun Lempuyangan pun, yang statusnya terletak di pinggiran kota, saat ini menjadi lokasi yang ramai. Struktur jalan yang dilintasi rel kereta api di lokasi tersebut menyebabkan lalu lintas menjadi sangat padat. Handinoto, seorang staf pengajar jurusan Teknik Arsitektur Universitas Kristen Petra, dalam artikelnya menuliskan bahwa di Jawa jalur kereta api kebanyakan bersimpangan dengan jalan[2]. Semua jalur kereta api di pulau ini juga terdapat di atas tanah. Bahkan, di beberapa kota, untuk mengatasi masalah kemacetan, dibangun jembatan layang. Dalam beberapa tahun terakhir, inilah yang dilakukan pemerintah pada tata kota Yogyakarta di jalan sekitar stasiun Lempuyangan, yakni membangun jalan layang di jalan yang padat lalu lintas di sekitar rel kereta api daerah Lempuyangan. Ini merupakan salah satu konsekuensi dari semakin padatnya jalan-jalan Yogyakarta dengan kendaraan bermotor.

Konsekuensi bagi masyarakat Yogyakarta ketika menerima perkembangan dinamis teknologi transportasi, memunculkan beragam *social cost*. Alan V Deardorff mendefinisikan *social cost* sebagai biaya atau beban yang ditanggung masyarakat secara keseluruhan, sebagai dampak dari suatu hal[3]. Baik itu suatu peristiwa, tindakan, ataupun perubahan kebijakan. Sebagian besar *social cost* ini merupakan hal eksternal yang bersifat negatif, yaitu hal-hal yang tidak dihitung sebagai kompensasi, namun masyarakat secara nyata menanggung bebannya.

Jika bermain menurut logaritma, premis-premis dari fakta yang ada sekarang merujuk pula pada *social cost* lainnya. Premis pertama adalah. kota Yogyakarta berstatus kota pelajar. Premis kedua merupakan fakta bahwa sebagian besar mahasiswa di kota pelajar berasal dari luar daerah. Maka akan didapat kesimpulan, kota Yogyakarta menampung banyak mahasiswa dari luar daerah.

Kemudian kesimpulan tersebut dijadikan premis baru. Lalu ditempatkan

premis kedua berupa mahasiswa luar daerah sebagian besar membawa kendaraan pribadi ke Yogyakarta. Maka kesimpulan akhirnya, Yogyakarta menampung mahasiswa luar daerah dengan kendaraan pribadi. Serta semakin banyak pula kendaraan luar daerah yang berdatangan untuk menetap. Kesimpulan tersebut mengindikasikan, saat ini Yogyakarta menampung banyak kendaraan bermotor. Jauh lebih banyak dari yang terdaftar sebagai pembayar pajak. Hal ini terjadi terus menerus tiap tahunnya.

Angkutan umum dalam kota yang fasilitasnya tidak memadai menjadi salah satu penyebab banyaknya kendaraan bermotor pribadi tersebut. Trayek rumit dan ketiadaan armada yang memadai dari angkutan umum mebingungkan para pendatang. Maka, mereka lebih memilih membawa kendaraan pribadi daripada harus melewati jalur memutar atau menunggu bis terlalu lama.

Social cost pun mau tak mau harus ditanggung seluruh masyarakat Yogyakarta. Kemacetan, polusi udara, waktu yang terbuang, hingga alokasi dana APBD yang lebih banyak untuk sektor infrastruktur jalan, menjadi beban yang harus dibayar. Secara tidak sadar, lingkaran beban ini terus terjadi, sampai nanti.

Kendaraan Bermotor di Yogyakarta

Setiap tahun, kendaraan bermotor individu di Yogyakarta semakin bertambah. Berdasarkan data Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), jumlah kendaraan bermotor yang membuat maupun memperpanjang Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), terus meningkat. Terhitung di 2005, sebanyak 836.227 kendaraan bermotor membuat maupun memperpanjang STNK ataupun BPKB. Di 2006, jumlah tersebut meningkat menjadi 898.048 kendaraan. Pada 2007, SAMSAT DIY mencatat 972.064 kendaraan bermotor yang membuat maupun memperpanjang STNK ataupun BPKB. Peningkatan ini terus terjadi, pada 2008 terdapat 1.068.093 kendaraan bermotor dan sebanyak 1.111.338 di 2009. Peningkatan jumlah ini juga terjadi di 2010 dan 2011. Pada 2010, tercatat 1.173.138 kendaraan bermotor, dan 1.258.242 di 2011. Angka ini terus meningkat, hingga di 2012, tercatat 1.342.764 kendaraan bermotor membuat maupun memperpanjang BPKB dan STNK.

Jumlah setiap tahun bukan akumulasi dari tahun sebelumnya. Perhitungan tersebut merupakan hasil rekap setiap tahun. Jumlah total adalah jumlah setiap akhir tahun. Jumlah yang ada diketahui dari kendaraan bermotor yang membayar pajak setiap tahunnya. Perhitungan ini menggambarkan jumlah total kendaraan bermotor yang bernomor polisi wilayah DIY sejumlah 1.342.764 buah di 2012. Namun angka tersebut tidak mutlak. Pasalnya tidak semua kendaraan bermotor memperpanjang STNK ataupun BPKB.

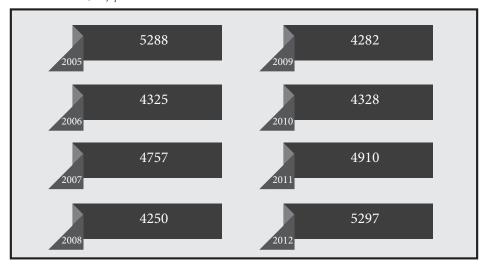
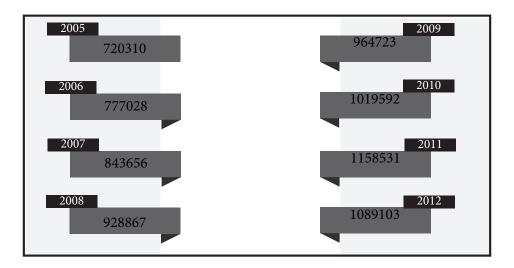
Sepeda motor menjadi kendaraan yang paling banyak dimiliki oleh masyarakat DIY. Terhitung di 2005, sepeda motor yang membuat maupun memperpanjang STNK ataupun BPKB berjumlah 720.310 buah. Kuantitas ini bertambah menjadi 777.028 buah di 2006. Peningkatan pun tetap terjadi setiap tahun. Tercatat pada 2007 sebanyak 843.656 sepeda motor. Sedangkan pada 2008 dan 2009, terdapat 928.867 serta 964.723 sepeda motor. Dalam tiga tahun terakhir, jumlah sepeda motor yang membuat dan memperpanjang STNK maupun BPKB sebesar 1.019.592 di 2010, 1.089.103 di 2011, serta 1.158.128 buah di 2012.

Jumlah total sepeda motor yang bernomor polisi wilayah DIY sampai 2012 sekitar 1.158.128 buah. Besaran ini didapat dari jumlah sepeda motor yang membuat ataupun memperpanjang BPKB maupun STNK pada 2012. Presentase sepeda motor mencapai 86 persen dari seluruh kendaraan bermotor bernomor polisi DIY. Besaran presentase ini tanda antusiasme masyarakat DIY menggunakan kendaraan pribadi. Selain itu, juga mengindikasikan fasilitas transportasi umum kurang memadai. Meskipun begitu, jumlah kendaraan umum juga turut bertambah setiap tahunnya, akan tetapi besarannya jauh lebih kecil dibandingkan total seluruh kendaraan. Jumlah moda transportasi umum berplat nomor kendaraan wilayah DIY berjumlah 5.297 buah pada 2012. Angka ini tidak mutlak, karena bus pariwisata, truk, dan mobil bak terbuka juga ikut dihitung.

Selain itu, jumlah konkret kendaraan yang ada di Yogyakarta sebenarnya jauh lebih besar dari perhitungan. Karena, sebagai kota pelajar, budaya, dan pariwisata, Yogyakarta banyak dikunjungi orang luar daerah. Maka, angka yang tertera sebelumnya akan melonjak drastis bila melihat fakta di lapangan.

Banyaknya kendaraan bermotor yang lalu lalang di DIY tidak sebanding dengan pendapatan yang didapatkan. Berdasarkan data Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset (DPPKA) pemerintah DIY, pendapatan asli daerah (PAD) dari sektor pajak transportasi hanya sebesar Rp. 111.428.743.000,- untuk 2012. Jumlah ini terhitung kecil, mengingat fakta di lapangan, Yogyakarta dipenuhi oleh kendaraan bermotor bernomor polisi luar wilayah DIY.

Banyaknya kendaraan tersebut membuat masyarakat DIY secara tak langsung terbebani *social cost* yang ada. Mereka secara pasti menghirup polusi udara dari kendaraan bermotor yang lalu lalang di Yogyakarta. Berdasarkan data Badan Lingkungan Hidup (BLH) 2012, terdapat beberapa titik di Yogyakarta

Grafis: *BALAIRUNG/SYafiq*

Kendaraan umum (Plat Nomor Kuning, termasuk Bus Pariwisata, Truk, dsb.) yang Memperpanjang STNK maupun Membuat BPKB di DIY

dengan tingkat polusi di atas ambang batas *World Health Organization* (WHO). Titik tersebut antara lain Jalan Malioboro, Jalan Laksda Adisucipto, Perempatan Jetis, dan Bunderan UGM[4]. Besarnya tingkat polusi ini berbahaya bagi kesehatan. Parameter tingkat polusi yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor antara lain kandungan Sulfur Dioksida (SO2), Karbon Monoksida (CO), Nitrogen Dioksida (NO2), Hidrokarbon (HC), Partikel Debu, dan Timah Hitam (Pb). Berdasarkan laporan WHO tahun 1992, 90 persen jumlah Karbon Monoksida (CO) di dunia, disebabkan oleh alat transportasi. Selain itu, besarnya jumlah Timah Hitam (Pb) di udara, sangat tergantung dari kepadatan kendaraan bermotor yang ada[5].

Selanjutnya, *social cost* lainnya adalah waktu yang terbuang di jalan semakin bertambah. Bukan hanya para pemilik kendaraan bermotor yang merasakan beban, masyarakat yang tak mampu membeli kendaraan bermotor pun merasakan imbasnya. Jalanan semakin macet. Trotoar jalan yang

dipersempit sebagai imbas dari pelebaran jalan dan juga lahan parkir, secara langsung merugikan para pejalan kaki. Hal ini paling terlihat di sepanjang jalan Malioboro. Trotoar dialihfungsikan menjadi lahan parkir dan tempat berjualan.

Pembangunan Yogyakarta

Yogyakarta, dengan statusnya sebagai daerah istimewa, tak dapat terhindar dari dinamika pembangunan. Masalahnya, dinamika ini kemudian tidak diimbangi kebijakan-kebijakan yang mendukung kepentingan warga Yogyakarta sendiri.

Menurut Prof. Dr. Sunyoto Usman, MA., anggota dewan peneliti Pusat Studi Tranportasi dan Logistik UGM, kekurangan utama dari pembangunan DIY adalah tidak adanya orientasi dalam pembangunan itu sendiri. Seharusnya, dalam setiap pembuatan konsep pembangunan daerah (*regional development*), harus menentukan orientasi kebijakan-kebijakan yang akan diambil terlebih dahulu. Penentuan orientasi adalah langkah vital karena akan menjadi acuan pembangunan infrastruktur di kemudian hari. Sebagai contoh, penentuan wilayah yang akan digunakan sebagai area bisnis dan industri tidak bisa berdampingan dengan pemukiman warga.

Ketika pemerintah telah menentukan orientasi pembangunan daerah, maka pembangunan infrastruktur yang mendukung kebijakan tersebut baru dapat diadakan. Orientasi pembangunan daerah sendiri harus dirancang berdasarkan kepentingan sosial warga. Jika dalam konteks ini kebutuhan yang dimaksud berupa transportasi, maka sarana dan prasarana yang dibangun haruslah menunjang kebutuhan masyarakat dalam hal tersebut.

Menurutnya, DIY kini dirasa masih belum menentukan orientasi pembangunannya sendiri. Sebagai contoh, status Yogyakarta sebagai kota pelajar akan membawa konsekuensi berupa kewajiban membangun fasilitas umum berupa halte-halte yang tersebar di sekitar sekolah-sekolah maupun perguruan tinggi. "Ini harus relevan dengan kebutuhan pendidikan itu", terang pria yang juga menjadi dosen jurusan Sosiologi UGM tersebut. Transportasi massal seperti bus-bus umum pun harus melayani trayek antar halte tersebut.

Berdasarkan contoh di atas, maka dapat diketahui penyebab kemacetan di ruas-ruas jalan utama di Yogyakarta karena tidak efektifnya pembangunan infrastruktur transportasi. Infrastruktur yang ada tidak dibangun berdasar orientasi pembangunan daerah entah itu sebagai kota pelajar, budaya, ataupun pariwisata. "Jogja itu mau dikembangkan ke mana, nanti transportasi itu mendukung perkembangan Jogja," lanjut Sunyoto. Bila kondisi ini tidak segera ditangani, maka permasalahan kemacetan akan semakin pelik karena kapasitas jalan raya menampung kendaraan sudah tidak mencukupi. Bukan tidak mungkin lagi bahwa DIY kini sedang bergerak ke arah "kemacetan kelas berat" seperti DKI Jakarta.

Selain itu, permasalahan lain yang terjadi adalah melonjaknya jumlah kendaraan bermotor pribadi. Masalah ini juga bisa disebabkan karena Pemerintah DIY kurang begitu memperhatikan kebutuhan transportasi massal bagi masyarakat yang berada di daerah pinggiran kota. Maka suatu hal yang wajar ketika warga Cangkringan membeli kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan transportasinya karena tidak ada bus umum yang beroperasi di daerah itu. "Contoh kongkrit, misalnya kalau TransJogja memfasilitasi pendidikan, haltenya tidak di depan rumah sakit, tapi di dekat kampus," lanjut Sunyoto.

Contoh lain dari permasalahan lalu lintas Yogyakarta adalah meningkatnya kepadatan kendaraan di Jalan Wonosari, Bantul. Pipo Arohmanuri, Kepala Seksi Objek Daerah Tujuan Wisata Dinas Pariwisata DIY, mengatakan, kemacetan di jalan ini bertambah parah pada dua tahun terakhir. "Sudah dua tahun ini setiap Sabtu-Minggu jalan menuju GunungKidul kan pasti macet", terang Pipo.

Keadaan ini dapat dipahami sebagai dampak dari status Yogyakarta sebagai kota pariwisata. Mengingat semenjak beberapa tahun terakhir semakin banyak objek wisata yang dibuka di daerah Gunungkidul. Objek wisata tersebut antara lain Pantai Indrayanti, Air Terjun Sri Gethuk, dan Gua Pindul.

Mengenai hal ini, Pipo Arohmanuri menjelaskan bahwa pengelolaan lokasi tersebut haruslah sinergis antara pihak-pihak yang terkait. Sinergis artinya ada koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata baik di tingkat daerah maupun provinsi. Pipo menyarankan dibuat sistem, seperti paket wisata dimana semua kebutuhan wisatawan telah diakomodir. Dimulai dari penginapan, transportasi, juga logistik. "Pengelolaan seperti ini dapat mendukung pengaturan lalu lintas yang lebih efisien karena kita dapat mengontrol titik-titik kepadatan arus kendaraan wisata" jelas Pipo.

Bila melihat peraturan daerah (Perda), kita juga akan menemukan ketidaksiapan dari pemerintah menghadapi peningkatan pengunjung wisata ke Yogyakarta. Perda yang dimaksud adalah dokumen Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Daerah Provinsi DIY untuk periode 13 tahun, dimulai pada 2012 dan berakhir di 2025. Berdasarkan Perda tersebut, maka perencanaan pembangunan daerah yang berbasis pada kepariwisataan, haruslah memenuhi pembangunan

destinasi, pemasaran, industri, dan kelembagaan pariwisata. Ada poin yang luput diperhatikan, yaitu infrastruktur transportasi dimana ia bukan hanya menjadi milik para wisatawan, tetapi juga hak warga Daerah Istimewa Yogyakarta.

Contoh hak warga Yogyakarta yang lupa diperhatikan adalah area pejalan kaki di Jalan Malioboro. Area tersebut dipenuhi pedagang-pedagang yang berjubel di lorong depan toko dan tepi jalan. Lebih parah lagi, area pejalan kaki itu dipakai sebagai tempat parkir kendaraan. Permasalahan ini seharusnya menjadi perhatian pejabat daerah yang terkait, mengingat kondisi ini telah berlangsung selama bertahun-tahun. Perihal tersebut, kemudian dapat dikaitkan dengan pengelolaan daerah wisata yang tidak matang. Masyarakat dirugikan karena hak mereka untuk mendapat fasilitas umum yang memadai tidak terpenuhi.

Beban dan Harapan

Pemerintah daerah Yogyakarta hanya menerima pembayaran pajak dari 1.342.764 kendaaraan bermotor. Sedangkan jumlah sepeda motor yang memakai infrastrukturnya melampaui angka tersebut. Maka kemudian *social cost* berupa beban pembangunan dan perawatan infrastruktur harus ditanggung masyarakat kota ini. Selain itu, polusi, baik itu polusi udara, suara, sampai waktu yang terbuang, pun juga turut menjadi beban masyarakat Yogyakarta. Hal ini diperparah dengan infrasruktur jalan Yogyakarta yang tidak dipersiapkan untuk menanggung begitu banyak kendaraan. Maka akhirnya, fasilitas transportasi kota Yogyakarta menjadi tidak siap akan statusnya sebagai kota pelajar dan pariwisata. Khususnya dalam hal transportasi dalam kota, terkait infrastruktur pendukung dan angkutan umum.

Yogyakarta sebagai kota pelajar, pariwisata, ataupun budaya, seharusnya mempunyai rencana pembangunan kota yang lebih jelas. Di samping itu, pemerintah juga harus lebih memerhatikan kebutuhan masyarakatnya secara merata. Selama ini, pembangunan lebih banyak dinikmati oleh masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor. Mereka pun tak serta merta menyadari keegoisannya dalam mengendarai kendaraan bermotor. Masyarakat yang tak mempunyai kendaraan bermotor juga seharusnya berhak menikmati hasil pembangunan dengan baik. Tak adil jika mereka hanya menghirup polusi dan menikmati kemacetan dari buruknya sistem transportasi yang ada. Hal ini dimaksudkan agar pembangunan ekonomi pun merata di semua sisi masyarakat, bukan hanya pemilik modal ataupun masyarakat yang mampu.

Seperti pendapat YB Mangunwijaya dalam tulisannya yang berjudul Tumbal, suatu proyek akan dikatakan sudah layak jika tidak ada lagi kerugian ataupun tumbal di dalamnya. Definisi dari kata "layak" itu sendiri seharusnya adalah semua yang terlibat dalam proyek akan beruntung karenanya. Mulai dari pemborong, insinyur, pejabat, pabrik-pabrik, dan jutaan masyarakat yang terkena dampaknya.

Catatan akhir

1. Diambil dari skrpsi Tiyas Adhi Putra, Latar Belakang Pemilihan Lokasi Stasiun Tugu dan Stasiun Lempuyangan Yogyakarta, FIB UGM, Yohyakarta 2012
2. Hadinoto, Peletakan Stasiun Kereta Api dalam Tata Ruang Kota-Kota (Khususnya Jawa TImur). Diterbitkan dalam jurnal Dimensi Teknik Arsitektur Vol. 27, No. 2, Desember 1999. Hal. 48-56.
3. Deardoff, Alan V. dalam Glossary of International Economics. Hal ini dapat dilihat di web http://www-personal.umich.edu/~alandear/glossary/s.html#SocialCost
4. Kualitas udara ini merupakan hasil dari perhitungan Balai Lingkungan Hidup Provinsi Yogyakarta pada tahun 2012. Dokumen hasil dari perhitungan tersebut dapat diunduh di http://blh.jogjaprov.go.id/kualitas-udara/
5. Data tersebut berasal dari departemen kesehatan. Dalam dokumen tersebut, diterangkan tentang parameter polusi udara, penyebab, serta dampaknya bagi kesehatan manusia. Dokumen tersebut dapat diunduh di http://www.depkes.go.id/downloads/Udara.PDF
6. Romo YB Mangunwijaya dalam buku kumpulan artikelnya Tumbal, terbitan Bentang Budaya Yogyakarta, 1994. Artikel ini juga pernah dimuat di Majalah Tempo tanggal 22 April 1989

bunga rampai

Jurnal Balairung #49

ilustrasi: *BAlairung/Daniel*

Bahan Bakar Historis bagi Mesin Transportasi Kita

Penulis:
Adhi Pandoyo
Mahasiswa Jurusan Sejarah UGM

Ketika harus mempertimbangkan wacana transportasi sebagai obyek kajian, muncul sebuah alibi. Bahwa pemahaman awam tentang transportasi sering mengedepankan kekaguman akan keberagaman dan kemajuan teknologi moda transportasi semata. Bahkan dalam memecahkan masalah transportasi, beberapa dari kita seringkali sekadar berkutat pada wacana dan analisis kekinian. Akibatnya memahami transportasi cenderung banal karena mengidap amnesia sejarah.[1] Tuduhan ini bisa saja dianulir. Namun latar belakang adanya bunga rampai ini, tak lepas dari keresahan yang sejalan dengan penilaian tersebut. Lantas dimana letak sejarah dalam kajian dan pembangunan transportasi? Benarkah sejarah transportasi hanyalah masa lalu yang layak kita enyahkan dari protokol kekinian? Sejatinya perlu dimengerti bahwa sejarah sebagai ilmu empiris menemukan salah satu kegunaannya yang amat aplikatif, yakni sebagai hikmah. Perspektif historis berlaku sebagai cara pandang 'diakronis' untuk menjelaskan persoalan masa silam, kemudian dipahami dan direnungkan dalam pikiran dan fenomena hari ini. Hal tersebut sekaligus menempatkan kajian sejarah sebagai pondasi reflektif sekaligus kritis bagi perencanaan masa depan. Diakronis dalam sejarah juga berarti meneliti gejala-gejala tunggal (*ideographic/singularizing*) yang memanjang dalam kurun waktu tetapi dalam ruang yang terbatas. Alhasil dalam lanskap keilmuan, sejarah mendasarkan kekuatannya dalam 'penceritaan dan penjelasan' akan 'keberlanjutan dan perubahan' yang dialami manusia dalam relung waktu dan zaman.[2] Sehingga benar apa yang dikatakan Kuntowijoyo bahwa dalam sejarah tidak ada dehumanisasi.

Menelaah sejarah transportasi membutuhkan pemetaan konsep transportasi itu sendiri. Sebagai sistem, transportasi memungkinkan adanya integritas antara variabel-variabel tertentu yang saling berkait-kelindan dalam sebuah kiat mobilitas atau pemindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Adapun sistem tersebut memuat proses dari manajemen dan koordinasi pergerakan penumpang sampai pengangkutan barang, sehingga diharapkan mencapai optimalisasi mobilitas.[3] Variabel penentu mobilitas dalam paradigma transportasi akan sangat bersinggungan dengan dua hal, 'sarana' dan 'prasarana'. Sarana transportasi tentu berarti eksistensi alat atau moda transportasi, misalnya kuda, Gerobak, sampan, kapal, kereta api, mobil, motor, pesawat dsb. Prasarana berhubungan dengan pendukung moda transportasi, diantaranya: jalan raya, jalan tol, rel, laut, terusan, jembatan, pelabuhan, bandara, stasiun dsb. Perlu ditegaskan bahwa pendekatan sejarah atau perspektif historis dalam memahami transportasi merupakan sebagian dari penjelasan akan kajian transportasi yang multidisiplin.[4] Pendekatan sejarah sendiri berupaya agar lebih dipahami sebagai alternatif strategis dan kritis dalam memahami transportasi kita. Terutama perihal melekatnya transportasi dengan dinamika umat manusia itu sendiri. Dengan kata lain, keberadaan manusia dalam bersikap terhadap transportasi, maupun pengaruh dan dampak transportasi bagi segi-segi tertentu kehidupan manusia dari masa ke masa. Sehingga berguna sebagai cermin bagi pembangunan transportasi masa kini dan masa depan.

Menelisik Kendaraan Masa Kerajaan Konsentris[5]

Corak transportasi mustahil memisahkan diri dari tubuh kebudayaan sekaligus peradaban masyarakat itu sendiri. Perubahan masyarakat akan selalu diikuti perubahan dalam kebudayaan, begitupun sebaliknya ketika anasir-anasir baru dalam kebudayaan mempengaruhi perubahan dalam masyarakat.[6] Perubahan kebudayaan sering dipahami sebagai akibat atas dua hal, yakni dari 'dalam masyarakat' dan dari 'luar lingkungan masyarakat'. Dikotomi ini mengisyaratkan adanya proses interaksi antarkebudayaan atau relasi antarperadaban. Transportasi pada hakikatnya merupakan alat yang menfasilitasi pergerakan manusia dalam kebudayaan itu sendiri maupun dalam proses interaksi dengan kebudayaan lain. Transportasi sangat dipengaruhi oleh penemuan yang bisa membedakan diri dari kebudayaan lain. Ia dapat pula mewakili suatu kebudayaan maupun peradaban tertentu, selanjutnya mempengaruhi kebudayaan maupun peradaban lain yang tertinggal. Kalau mengikuti Soekmono, maka pembagian sejarah kebudayaan indonesia adalah zaman sejarah baru –sejak kemunculan manusia sampai abad 5 masehi-; zaman purba –sejak dari datangnya pengaruh India pada abad pertama tarikh masehi sampai lenyapnya Kerajaan Majapahit-; zaman madya –sejak datanganya pengaruh Islam sampai akhir abad 19-; zaman baru –sejak masuknya barat dan teknik moderen pada kira-kira tahun 1900 sampai sekarang-.[7] Lalu apakah transportasi sebagai pendukung dan fasilitator kebudayaan dapat diperiodekan macam Soekmono? Bagaimanapun, dalam memperiodekan sejarah transportasi membutuhkan ketelitian, apalagi sejarah transportasi indonesia.[8] Sejarah transportasi (Indonesia) seharusnya sekaligus sebagai kritik atas generalisasi periodisasi sejarah transportasi. Singkatnya transportasi indonesia yang tak bisa *an sich* dipahami dalam lanskap sejarah transportasi Eropa, baik periodisasi maupun wujudnya.

Setidaknya sebagai acuan klasik, kita mengenal tentang dua masa kedatangan nenek moyang atau sering disebut sebagai bangsa Austronesia ke wilayah yang kini disebut Indonesia. *Pertama*, pada Zaman Neolithikum (kurang lebih 2.000 tahun sebelum masehi); *Kedua*, pada Zaman Perunggu (kurang lebih 500 tahun sebelum masehi).[9] Dalam persebaran tersebut, sangat dimungkinkan adanya penggunaan hewan tunggangan maupun perahu. Terbukti misalnya pada *Batu Gajah*, sebuah temuan arkeologis yang diperkirakan dari Zaman Megalithikum (sekitar 2500 sebelum Masehi), ditemukan pahatan gambar manusia menunggang gajah sembari menggendong nekara. *Batu Gajah* yang ditemukan di dataran tinggi Pasemah (antara wilayah Palembang dan Bengkulu) menjadi salah satu bukti bahwa manusia kita telah mengenal penggunaan hewan sebagai tunggangan. Dalam hal perahu, wilayah kepulauan Nusantara sangat mungkin untuk mengkondisikan lahirnya pelayaran sebagai basis transportasi utama. Anthony Reid menjelaskan bahwa memang penggunaan perahu sudah menjadi keseharian di kawasan Asia Tenggara. Di samping musim, iklim yang menentukan jenis angin sebagai pendukung pelayaran, juga wilayah geografis dengan laut yang relatif ramah, serta kepulauan yang kaya akan kayu-kayu yang melimpah di pinggir-pinggir sungai maupun

di tepian pantai, sehingga mudah dalam membuat perahu.[10] Tidak aneh apabila ada yang memperkirakan bahwa pelayaran dengan perahu bercadik merupakan buatan khas peradaban Nusantara, hal mana turut mempengaruhi daerah lain seperti India.[11] Lalu imaji kita mulai menapaki simpang siur relasi antara bangsa kita dengan bangsa India yang kentara dari corak keagamaan Hindu-Budha. Dengan mudah, kita akan mengklaim adanya indianisasi.[12] Menggejalanya stigma itu membawa kita ke dalam runut jaringan pelayaran nusantara silang budaya. Sementara adanya interaksi budaya antar wilayah dengan suatu pola pelayaran, selalu mengarahkan kita pada sebuah kekuasaan lokal yang dapat disebut sebagai kerajaan konsentris.

Berkaitan dengan transportasi Indonesia pada masa kerajaan konsentris, tepatlah cara pandang kita (masyarakat modern) untuk mengklasifikasikannya dalam kategori transportasi tradisional. Sifatnya masih manual dan bergantung pada tenaga alam, hewan dan manusia itu sendiri. Pemikiran dan manajemen transportasi tradisional belum mencapai kompleksnya transportasi modern. Akan tetapi, cara pandang kita tak boleh melepaskan konteks, karena perubahan zaman tak hanya membawa perubahan cara pemanfaatan manusia terhadap transportasi, tetapi juga etos kerjanya. Etos kerja nenek moyang kita, tentu berbeda dengan etos masyarakat modern hari ini yang telah termudahkan oleh transportasi modern. Mengingat keterbatasan sistem transportasi yang jauh dibandingkan hari ini, kerajaan kerajaan konsentris di nusantara terbukti mampu melakukan aktivitas mobilitasnya. Semenjak kerajaan-kerajaan bercorak Hindu-Budha yang terlacak dalam sejarah sampai kerajaan-kerajaan Islam, moda transportasi kita memang belum mencapai perkembangan yang signifikan. Kelak kedatangan bangsa barat, kolonialisme dan industrialisme turut membawa gelombang revolusi transportasi. Akan tetapi, pencapaian masyarakat Nusantara dalam hal transportasi tak bisa dikesampingkan begitu saja.

Kesadaran akan pengadaan prasarana pendukung aktivitas transportasi sudah disadari raja-raja masa Hindu-Budha. Telah dituliskan dalam prasasti Tugu bahwa dalam kerajaan Hindu Tarumanegara (400-500 M), Raja Purnawarman pernah memerintahkan penggalian dan pembuatan sungai bernama sungai Gomati. Sungai yang disebutkan dibuat selama 21 hari ini memiliki panjang 6.122 busur (kurang lebih 12 km), dan diperkirakan digunakan sebagai kanal yang mampu menanggulangi banjir akibat luapan sungai Bekasi.[13] Sungai buatan tersebut jelas menunjukkan adanya upaya irigasi dan pengadaaan akses bagi perahu-perahu. Di Jawa bagian timur, raja Airlangga (1019-1042) dikenal banyak melakukan pembangunan, seperti perbaikan pelabuhan Hujung Galuh di muara sungai Brantas sampai pada pembuatan tanggul sebagai antisipasi banjir sungai Brantas.[14] Dalam berita yang disusun oleh Chou Ku-Fei tahun 1178, dikisahkan bahwa kerajaan Kediri merupakan pemerintahan yang makmur baik dalam segi pertanian, peternakan maupun perdagangan. Menurutnya, setiap bulan ke-5 diadakan pesta air, orang-orang berperahu dengan gembira, rajanya berpakaian sutera, bersepatu kulit, memakai perhiasan emas, rambutnya disanggul di atas kepala. Jika keluar dari singgasana, sang raja naik gajah atau kereta lembu, dengan diiringi 500-700 prajurit, sedangkan rakyat yang dilewatinya berjongkok di tepi jalan.[15] Sejalan dengan hal tersebut, dalam kunjungannya ke Kesultanan Samudra Pasai, Ibnu Batutah mencatat bahwa setelah salat Jumat, sultan meninggalkan masjid dengan menunggangi gajah dan para pengawal

menunggangi kuda. Anehnya apabila sultan memilih menunggangi kuda, maka para pengawal menunggangi gajah.[16] Posisi hierarkis masyarakat, memungkinkan raja memiliki keistimewaan dan kehendak tertinggi, termasuk penggunaan alat transportasi kuda, gajah dan kereta lembu. Mengenai penggunaan kuda sebagai tunggangan, diperkirakan memang sudah akrab digunakan kalangan bangsawan. Hal ini terbukti dengan adanya hubungan antara majapahit dengan pelabuhan sumbawa, termasuk kuda poni sumbawa yang populer di jawa.[17] Kuda jawa mungkin kalah pamornya dengan kuda sumbawa atau memang maraknya kebutuhan kuda yang menuntut kerajaan di Jawa mengimpor dari Sumbawa. Sedangkan ide tentang kereta lembu menjadi salah satu pencapaian kreasi penting dalam memodifikasi transportasi darat hewani di zaman Hindu-Budha. Kemungkinan yang dimaksud sebagai kereta lembu tak jauh berbeda dengan gerobag sapi. Gerobak sapi yang ditarik sapi jantan putih merupakan kendaraan kuno dalam pengangkutan di Jawa. Menurut Denys Lombard, ini merupakan nenek moyang dari cikar dan pedati masa kini.[18] Konon sebagai sebuah hadiah pernikahannya dengan Raja Brawijaya (Majapahit), Putri Cempa membawa barang-barang berharga, dan termasuk diantaranya kereta kuda tertutup dan pedati sapi.[19] Hal ini turut membuktikan bahwa tak hanya lembu yang digunakan sebagai penarik kereta, tetapi juga kuda. Dalam naskah Praniti Raja Kapa-Kapa, berkisar pada sekitar abad 14, diungkapkan mengenai Sang Patih di Majapahit memiliki bawahan delapan *mantri bhujangga* yang mencangkup ahli tehnik, ahli logika, ahli ilmu hitung dan hukum, serta tiga *mantri pasepan*, termasuk pejabat rendahan yang mengurusi pertanian atau *surantani* serta pejabat yang mengurus jembatan atau *pamotan*.[20] Hal ini menunjukkan adanya perhatian terhadap prasarana transportasi, terkait jembatan sebagai prasarana pendukung transportasi darat.

Di Jawa pasca *Sirna Ilang Kertaning Bhumi*, mulai terlihat gambaran bahwa sampai sekitar abad 14, alat transportasi darat masih mengandalkan tenaga hewan. Hal ini sebagaimana dewa-dewa dalam kepercayaan Hindu. Contoh Durga, istri Siwa, menaiki lembu atau kadang kadang singa; Ganesha dan Kartikeya yang merupakan anak siwa digambarkan sebagai kanak-kanak yang menaiki merak; Wisnu dengan kendaraan garuda; Brahma dengan kendaraan angsa dsb.[21] Fenomena transportasi tenaga hewan masih berlaku pada zaman kedatangan Islam. Di masa kerajaan Aceh zaman Sultan Iskandar Muda antara 1607 sampai 1636, kekuatan kuda dan gajah masih sangat diandalkan baik dalam transportasi maupun kekuatan perang.[22] Dalam zaman kedatangan Islam sampai kemunculan kerajaan islam, rupanya diiringi dengan makin kuatnya hubungan dengan China. Termasuk dugaan kuat adanya hubungan islamisasi antara China dengan Jawa.[23] Meskipun kedatangan Islam di wilayah nusantara menjadi fenomena menarik sekaligus *debatable*,[24] sayangnya dari segi perkembangan teknologi transportasi baik darat maupun air, tak terdapat sumbangan berarti yang membedakan dengan masa sebelumnya.

Meneropong Wajah Pelayaran dan Perkapalan Nusantara

Perairan Nusantara yang terletak di antara persilangan Samudra Hindia dan Samudra Pasifik, menyebabkannya menjadi wilayah penting dalam jaringan pelayaran dan perniagaan Asia. Semenjak kerajaan Kutai yang letaknya di pinggiran sungai mahakam; Kerajaan Sriwijaya yang sejak abad 7 masyhur dengan kemaritimannya yang berandil dalam menguasai kedua sisi selat Malaka; Kerajaan Majapahit, Kerajaan Gowa-Tallo, Kerajaan Ternate-Tidore dan berbagai kerajaan konsentris di wilayah nusantara sangatlah menggantungkan diri pada perahu. Sebagaimana diceritakan Manuel Pinto (seorang penjelajah Portugis), bahwa persinggahannya di *sidenreng* (salah satu wilayah di Sulawesi Selatan, kemungkinan yang dimaksud Makassar) pada tahun 1548, ia menulis tentang kekayaan wilayah tersebut. Mulai dari padi, ternak, ikan, dan buah-buahan melimpah sampai letak kota yang tepat di tepi danau lengkap dengan lalu lalang perahu-perahu besar maupun kecil.[25] Wilayah yang berdekatan dengan perairan sangat diuntungkan oleh transportasi kapal, semisal Kerajaan Demak yang berada di pertemuan antara laut Jawa dan selat yang memisahkan Jawa daratan dengan pegunungan Muria.[26] Sedangkan yang menghubungkan Demak dengan pedalaman Jawa Tengah adalah sungai Serang, yang sekarang bermuara di laut jawa antara Demak dengan Jepara. Sungai Serang juga dikenal dengan nama nama lain. Raja keempat Demak, Sultan Trenggana, meiliki anak yang kelak dikenal sebagai pangeran Seda Lepen, karena meninggal di sungai, diperkirakan ia dibunuh di dekat jembatan. Hal ini cukup membuktikan keberadaan jembatan sebagai penghubung, tak jarang beberapa

daerah yang terpisah sungai yang terlampau besar, biasanya masih dihubungkan dengan *gethek*. Kita akan ingat bagaimana kisah Jaka Tingkir atau yang kelak menjadi penguasa Pajang dengan gelar Hadiwijaya. Konon ketika Jaka Tingkir menyebrangi Bengawan Solo dengan *gethek* atau rakit, tiba-tiba diserang buaya. *Gethek* atau rakit merupakan jenis perahu yang terbuat dari susunan bambu atau kayu, ini termasuk jenis transportasi air yang sederhana dan banyak digunakan di wilayah Indonesia bahkan hingga saat ini.[27] Penggunaan perahu dan kapal-kapal erat kaitannya dengan perniagaan, namun tak jarang justru lebih difokuskan sebagai armada perang. Taruhlah ekspedisi kerajaan Singasari yang sempat mengirim tentara ke negara Melayu di bawah pimpinan Mahisa Anabrang. Termasuk Ekspedisi penundukkan wilayah Jambi, Palembang, Toba, Dharmacraya, Kandis, Kahwas, Minangkabau, beberapa wilayah *swarnabhumi* (sumatera) oleh Majapahit semenjak digagaskan sumpah palapa oleh Gajah Mada.[28] Dalam *Suma Oriental*, Tome Pires menyebutkan bahwa raja Demak setelah Raden Patah, (menurut Pires) bernama Pate Rodin memiliki armada laut yang terdiri dari 40 kapal *jung*.[29] Ini menunjukkan bahwa kepemilikan armada kapal sangat menentukan kekuatan setiap kerajaan atau negara. Pada masa kerajaan konsentris sampai sekarang pun, indikator semacam ini masih berlaku.

Sebelumnya perlu dipahami bahwa kapal kita sampai kedatangan bangsa barat baik Portugis, Inggris, dan Belanda, masihlah menggunakan tenaga dayung dan angin. Baru semenjak penemuan kapal uap, perlahan peran kapal layar tergantikan. Dalam penggunaan dan pengendalian kapal layar sendiri, pelaut kita menguasai sistem arah angin dan perbintangan sebagai tinanda akan pergerakan angin. Dunia maritim kita bahkan mengenal beberapa jenis angin, misalnya *angin haluan* atau *angin buritan* merupakan asal arah angin itu datang jika sedang berlayar, angin keras yang berturutan disebut *angin sorong buritan*, *angin sakal* yang datang dari depan yang menghalangi pelayaran, *angin paksa* yang memaksa untuk membongkar sauh dan *angin ekor duyung* untuk sebutan apabila angin datang dari berbagai arah, angin yang bertiup keras dari sebelah sisi perahu dikatakan sebagai *angin tambang ruang*.[30] Tak kurang juga pengetahuan pelaut-pelaut kita dalam menentukan arah meskipun tanpa kompas, sehingga tak heran bahwa dalam pemetaan awal bangsa Portugis banyak dibantu para pelaut kita. Setelah Portugis berhasil menguasai Malaka pada tahun 1511, mereka kemudian menuju negeri di bawah angin. Penyebutan nusantara sebagai negeri di bawah angin, karena dalam keperluan berlayar diperlukan waktu untuk menunggu datanganya angin musim yang berubah setiap setengah tahun. Jika dari Maluku pada bulan Oktober, kapal-kapal sudah berangkat berdagang menuju kota-kota pelabuhan sebelah baratnya seperti Makassar, Gresik, Demak, Banten sampai Malaka. Angin yang digunakan disebut angin timur. Pada Maret perjalanan ke timur dilakukan dengan angin barat.[31] Berkat bantuan pengalaman para pelaut Nusantara, Portugis pada awal abad 16 berhasil membuat *roteiros* (petunjuk untuk berlayar). Bahkan dalam hal pemetaan dikisahkan bahwa Albuquerque pernah mengirim sebuah peta dengan tulisan huruf jawa kepada rajanya, sayangnya kapal yang membawa peta itu tenggelam sehingga buktinya tak lagi diketemukan.[32] Berdasarkan keterangan pelaut Belanda diketahui bahwa sampai abad ke-17 kompas belum banyak digunakan oleh kapal-kapal bumiputera. Kondisi geografi memungkinkan pelaut kita berpatokan pada gunung-gunung, pulau dan tanjung, sedangkan pada

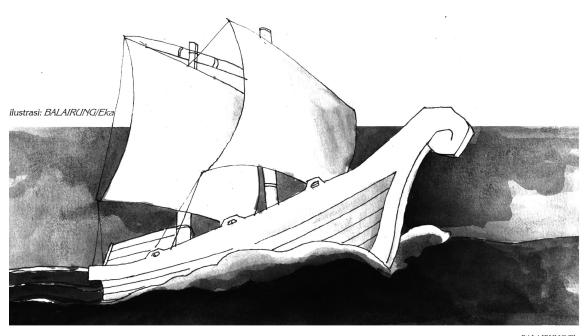
malam hari para pelaut menggunakan rasi bintang. Rasi bintang yang khas dikenal yakni penyebutan *mayang* dan *biduk*. Petani Jawa misalnya mengenal rasi *waluku* yang menyerupai bajak. Berbeda misalnya dengan pengetahuan suku Biak, mereka mengenal rasi *sawakoi* dan *romangwandi*. *Romangwandi* menandakan bahwa musim angin ribut telah berlalu, namun apabila *romangwandi* masih berada di bawah cakrawala, maka ombak-ombak besar akibat musim angin barat akan mengganggu pelayaran kapal-kapal.[33] Di sini membuktikan pula bahwa kepulauan Nusantara memilki bermacam-macam kebudayaan maupun pengetahuan navigasi dan pelayaran. Amatlah menarik bagaimana pengetahuan tentang geografi dan kartografi pelaut kita pada masa itu sehingga menentukan seberapa jauh pelayaran mereka. Diantaranya pernah disebutkan bahwa pada abad 17 dan 18 para pelaut Bugis biasa mencari teripang hingga pantai Australia.[34] Pemahaman laut tak lagi sekedar sebagai penghubung tetapi sebagai wilayah hidup.

Keahlian nenek moyang kita dalam hal teknologi perkapalan tak boleh dilewatkan. Dalam relief Borobudur telah dikenalkan tiga jenis yakni: 'perahu lesung', 'kapal tanpa cadik' dan 'kapal bercadik'. Dalam relief candi terukir kapal besar dengan dua tiang serta haluan dan buritan yang meruncing ke atas, tiang yang miring ke depan, menurut Lapian sangat berkaitan dengan kapal-kapal Arab.[35] Pembuatan kapal di wilayah kita juga bermacam-macam. Mulai dari tempat pembuatan kapal atau galangan yang tersebar di Nusantara, misalnya di Jawa Tengah, ada Lasem, yang hingga masa kolonial masih aktif sebagai galangan kapal. Kemudian Pulau Kei yang masyhur sebagai tempat pembuat kapal yang baik. Belum lagi wilayah lain seperti Sulawesi yang dikenal banyak memiliki ahli pembuat kapal. Sebagaimana di dalam catatan Tome Pires yang mengunjuungi Malaka dan pulau Jawa antara tahun 1512-1515, menceritakan tentang keramaian pelabuhan Makassar dan banyak dijumpai pedagang-pedagang Bugis-Makassar yang menurut Pires sangat cekatan dalam menggunakan perahu-perahu yang besar dan bagus bentuknya. Kemungkinan besar yang dimaksud adalah perahu Phinisi yang legendaris itu. Umumnya kapal-kapal Nusantara memang menggunakan pena kayu atau paku kayu dalam penyambungan kapal karena besi dinilai tidak tahan air garam. Bangsa Portugis juga telah banyak mengenal kapal-kapal buatan Jawa yang mampu berlayar sampai Arab. Kapal Jawa tentunya memiliki bentuk yang khas. Menurut kesaksian Willem Lodewycksz yang mengikuti ekspedisi Belanda pertama di bawah Cornelis de Houtman, bahwa kapal Banten menyerupai kapal *galai* dengan dua tiang layar. Bedanya kapal Banten serambinya sempit mengikuti bagian buritan kapal. Kapal tersebut juga dilengkapi empat pucuk meriam. Lodewyckz juga mengungkapkan bahwa Banten memiliki kapal Jung untuk berlayar jauh seperti ke Maluku, Banda, Kalimantan, Sumatra dan Malaka. Kapal *jung* juga memilki layar kecil di depan atau kadang-kadang juga terdapat tiang utama dan dua tiang lainnya. Dari haluan sampai belakang terdapat geladak yang beratap dan bagian belakangnya terdapat anjungan untuk nahkoda dan bagian bawah ruangnya terdapat petak-petak tempat barang. Selain itu Lodewycksz juga mencatat keberadaan perahu "tanpa cadik" dan yang "bercadik", keduanya digunakan sebagai alat patroli laut, bahkan ada perahu lesung yang bisa berlayar sangat cepat sehingga dinilai mengagumkan bagi bangsa Belanda.[36] Di Maluku ada jenis kapal yang disebut *juanga*, banyak digunakan oleh raja-raja di wilayah Maluku, misalnya dalam menghadapi VOC.

> "Corak transportasi mustahil memisahkan diri dari tubuh kebudayaan sekaligus peradaban masyarakat itu sendiri."

Juanga sendiri merupakan perahu untuk berperang, pada ukuran sedang dapat memuat 200 penumpang, sedangkan pada ukuran besar dapat memuat 300-400 orang. *Juanga* merupakan penyebutan yang berlaku di Maluku utara -Ternate, Tidore, Bacan dan Halmahera-, sedang di Maluku tengah disebut *Kora-kora*.[37] Ada juga jenis kapal *Penjajap* yang banyak digunakan bajak laut di perairan sulawesi, bentuknya berupa kapal kecil, panjang dan sempit, tetapi dilengkapi dengan dua tiang dengan layar persegi serta dayung yang berjumlah dua puluh sampai tiga puluh buah.[38]

Selain tiu, di dalam perkapalan sendiri telah dikenal kategorisasi penumpang yakni *jurumudi*, bertanggung jawab atas kemudi; *jurubatu* bertanggung jawab atas jangkar dan menjaga jangan sampai kapal menumbuk karang atau gosong; *mualim*, pandu laut

ilustrasi: BALAIRUNG/Eka

BALAIRUNG/Eka

yang membawa kapal, jika kapal besar mualim terbagi dua, yakni mualim besar dan mualim kecil. Perbedaanya terletak pada tanggung jawab. Mualim kecil hanya bertugas mengetahui tentang arah angin sehingga dikenal pula sebagai mualim angin. Masih ada lagi para tukang yang dikepalai oleh tukang agung sampai kepada awak kapal yang dikepalai oleh seorang mandor yang disebut juga *serang*. Awak kapal terdiri dari *orang banyak* (orang merdeka), *orang abdi* (budak), dan orang berhutang yang selama hutang belum lunas ia berlaku sebagai budak. Ada pula *orang turun penukan* yakni orang yang berhutang yang dipekerjakan oleh nahkoda sehingga mempunyai wewenang tertentu. Ada yang disebut sebagai *muda-muda,* merupakan kadet kapal yang ikut berlayar untuk mencari pengalaman, *orang kiwi* yakni pedagang yang tidak bertugas apa apa dalam pelayaran, lalu *orang tumpang* atau penumpang yang ikut berlayar dengan membayar *uang tambang* dan *orang senawi* yang ikut menumpang, tetapi tidak membayar *uang tambang* sehingga membantu di kapal sebagai gantinya.[39] Ini menunjukkan bahwa kompleksitas sistem transportasi laut telah dimulai sebelum kedatangan barat sekalipun, baik dari segi teknologi kapal sampai manajemen penumpang. Selain itu dapat dipahami bahwa bangsa kita telah banyak membuat kapal yang baik yang mampu mendukung aktivitas perniagaan dan transportasi. Selain kapal, eksistensi pelabuhan yang strategis juga menentukan sebagai penghubung antara pedalaman dengan lautan, peristirahatan dan jantung pusat perdagangan. Oleh sebab itu di masa tersebut salah satunya dikenal profesi *syahbandar* sebagi pendukung aktivitas perniagaan di pelabuhan. Posisi *syahbandar* amatlah penting, yakni sebagai pengawas dan

pengurus perdagangan di pelabuhan, pengawas di pasar dan gudang, termasuk pula mengurusi timbangan, ukuran dagangan dan mata uang yang dipertukarkan. *Syahbandar* juga sekaligus sebagai penengah di antara para nahkoda dan para pedagang. *Syahbandar* sendiri secara struktural berada di bawah Tumenggung yang berkuasa atas seluruh kota dan pelabuhan.[40] Satu hal lagi yang perlu dikemukakan adalah, bahwa pada masa keberadaan kerajaan-kerajaan maritim seperti Sriwijaya, sampai kerajaan maritim masa Islam, seperti Samudra Pasai, Aceh, Demak, dsb telah dikenal sistem perpajakan atau bea cukai. Kompleksitas jaringan pelayaran, perkapalan, dan perniagaan kita telah matang di masa kerajaan konsentris.

Bangsa Barat dan Penetrasi Transportasi Moderen

Kehadiran bangsa barat perlahan semakin menguat seiring dengan tunduknya wilayah kerajaan-kerajaan konsentris. Kehadiran kongsi dagang VOC dengan pendirian benteng-benteng pertahanan, gudang serta kantor dagang mengukuhkan suatu monopoli dagang. Sebelum kemudian runtuh, VOC sempat mendidirkan kota Batavia atas inisiatif Jan Pieterzoon Coen pada 12 maret 1619. Pembangunan Batavia sendiri sangat mengikuti pola kota di belanda. Berawal dari pembangunan *pakhuizen* (gudang penyimpanan barang dagangan) lalu diperkuat dengan benteng perdagangan, sampai pembangunan kanal, jalan-jalan, rumah-rumah hunian di sepanjang kanal atau *gracht*.[41] Setelah VOC runtuh, digantikan oleh kerajaan Belanda yang kemudian menamakan diri Hindia-Belanda. Menariknya setelah hadirnya Belanda, makin diperhatikan masalah akses jalan bagi kendaraan-kendaraan darat yang amat dibutuhkan bagi mobilitas mereka. Pembangunan akses yang termasyur adalah jalan raya pos atau yang kemudian dikenal sebagai Jalan Daendels. Jalan ini sendiri merupakan proyek serius pertama mengenai pembangunan prasarana pendukung transportasi darat di Jawa pada awal abad 19. Pembangunan Jalan Raya Pos ini merupakan bagian dari sejarah tragedi kerja paksa dan pembantaian manusia Jawa.[42] Pembangunan tersebut di bawah komando Gubernur Jenderal Herman William Daendels (1762-1818), dengan panjang kurang lebih 1000 kilometer, membentang dari Anyer sampai Panarukan, bagian utara Jawa. Pembangunan Jalan Raya Pos ini memakan waktu kurang lebih tiga tahun, yakni antara 1808-1811, terlebih di setiap jarak tertentu didirikan pos-pos sebagai penghubung sistem komunikasi saat itu, yakni surat.[43] Sebelumnya memang jalan-jalan di Jawa masih sangat seadanya. Perdagangan-perdagangan penting dilakukan dengan perahu memasuki sungai Bengawan Solo dan Sungai Brantas. Namun semenjak adanya pembabatan hutan di lembah sekitar dua sungai tersebut, menyebabkan pengendapan tanah sehingga sungai mengalami penyempitan dan pendangkalan.[44] Denys Lombard menyebutkan bahwa sampai abad 18 sungai tersebut masih diandalkan sebagai akses perahu dan kapal, dibuktikan dengan adanya penambahan jumlah kantor pajak di sepanjang sungai itu. Kondisi jalan darat amatlah menyedihkan, banyak yang berupa jalan kecil yang hanya dapat dilalui pemikul ataupun penunggang kuda, sedangkan di jalur yang ramai terutama mendekat ibu kota sudah banyak dilebarkan untuk jalur gerobak kerbau. Saat Sultan Agung hendak menyerang Batavia di tahun 1629, ia memerintahkan pembukaan jalan dari Mataram sampai Tegal dan dari Cirebon sampai Batavia untuk mengangkut meriam-meriam dengan gerobak kerbaunya. Termasuk ketika Gubernur Jenderal Van Imhoff mengunjungi Mataram dari Semarang dengan kereta yang ditarik 6 ekor kuda saja membutuhkan waktu lima hari penuh. Padahal jalan telah dipersiapkan untuk kedatangan Gubernur jenderal tersebut. Ironisnya, betapa terlihat adanya kebiasaan perbaikan jalan apabila seorang pembesar akan berkunjung atau lewat yang agaknya terus dipertahankan hingga sekarang. Di samping itu, hal ini menunjukkan betapa kuatnya faktor kepentingan politik pemimpin dalam pembutan jalan.[45]

Sejatinya kehadiran bangsa barat ke Nusantara tak serta merta langsung membawa perangkat dan teknologi transportasi yang modern atau lebih canggih. Bagaimanapun kehadiran transportasi moderen tak lepas dari industrialisasi di Eropa pasca Revolusi Industri. Sampai pertengahan abad 19, sebenarnya transportasi di wilayah nusantara masih belum banyak berubah. Alferd Russel Wallace dalam perjalanannya berkeliling ke wilayah-wilayah di kepulauan Nusantara (1854-1860) banyak memanfaatkan kapal-kapal setempat yang masih menggunakan layar. Saat berkunjung ke wilayah Dayak di Sarawak, Wallace dibantu oleh perahu-perahu Dayak yang beroperasi di sungai-sungai pedalaman Kalimantan. Dikisahkan ketika merasuki sungai yang dangkal, perahu-perahu dayak menggunakan bambu untuk menggerakkan perahu, menurut Wallace sendiri

"Di sisi lain kehadiran kereta api maupun kapal uap, juga memunculkan adanya lapangan pekerjaan baru, sehingga makin menjamurlah kelas pekerja alias buruh."

orang-orang Dayak sangat tangkas menggunakan perahu. Bahkan diceritakan tentang keahlian suku dayak *Senna* dalam membuat akses memasuki hutan dan jembatan. Orang dayak bukit di pedalaman Serawak mampu juga membuat jalan yang melintasi banyak alur dan jurang serta jembatan yang terbuat dari bambu namun memilki struktur yang baik dan tentu saja kuat.[46] Berbeda ketika berkunjung ke Pulau Jawa (Juli-Oktober 1861), Wallace masih mengandalkan kereta kuda yang menurutnya nyaman tetapi sangat mahal karena harus membayar setengah *crown* setiap mengganti kuda, padahal kuda selalu diganti setiap 6 mil.[47] Di Surabaya, Wallace bercerita bahwa sungai dapat dilalui kapal setelah adanya bendungan, dan menurutnya sungai tersebut sangat ramai dilalui kapal. Bahkan ia menyebut tentang pintu air yang dapat dilewati enam buah kapal sekaligus.[48] Saat di Sumatera sendiri Wallace banyak memanfaatkan perahu dayung, sedangkan di pedalaman Lombok, Wallace menggunakan kuda.[49] Berbeda dengan yang dialami William Marsden, seorang peneliti sekaligus orientalis kenamaan asal Inggris yang turut melengkapi gambaran transportasi darat. Marsden pernah berkunjung ke Sumatera, diantaranya ke Bengkulu pada tahun 1771. Dalam tulisannya tentang sejarah Sumatera, Marsden menyebutkan bahwa kerbau merupakan hewan yang digunakan oleh orang pedalaman sumatra untuk mengangkut kayu, baja, menarik pedati. Kerbau menurutnya merupakan hewan dungu, keras kepala dan suka bertingkah, tetapi merupakan hewan yang penurut, tekun dan mantap dalam perjalanan. Kerbau menurut Marsden sanggup melalui jalan yang tak sanggup dilalui kereta kuda, walaupun lambat. Menurut Marsden lagi, di Sumatera, sebagai penarik pedati, kerbau hanya menggunakan selempang untuk dadanya dan tali kendali yang diselipkan ke lubang hidungnya.[50]

Kehadiran bangsa Eropa semakin marak semenjak kukuhnya kolonial Hindia Belanda di abad 19, mulai dari Portugis, Belanda, Inggris, Perancis, Spanyol, Italia, Belgia, Austria dan Jerman.[51] Semenjak serangkaian penemuan kapal uap atau yang disebut juga kapal api, mulai terjadi perubahan yang nantinya semakin drastis di negeri kolonial Hindia-Belanda. Adrian B. Lapian menyebutkan tentang kisah penemuan kapal uap bernama Clermont oleh Robert Fulton pada tahun 1807, yang berhasil menempuh jarak dari New York sampai ke Albany. Lalu ada Kapal Uap yang pertama kali melintasi samudra atlantik pada tahun 1819, yakni *fregat Savannah*, yang berhasil menempuh jarak dari Amerika ke Liverpool, Inggris. Sayangnya mesin uap *Savannah* hanya mampu membantu perjalanan selama 80 jam, selebihnya kembali menggunakan layar. Tak aneh pada saat itu masih banyak kapal yang sudah dilengkapi mesin uap namun masih menyediakan perlengkapan layar, dengan menggunakan cerobong asap sebagai tiang. Hal ini sebagai antisipasi apabila mesinnya mogok.[52] Pada tahun 1825 atas prakarsa *Kerr and Burgess*, telah berhasil dibuat kapal api di Galangan dekat Surabaya. Kapal ini kemudian diberi nama *Van der Cappelen* yang merupakan kapal api satu-satunya di perairan Nusantara kala itu. Pemerintah Hindia-Belanda sendiri telah mengupayakan pemesanan kapal uap, namun pelaksanaanya tertunda dan baru terealisasi dengan hadirnya kapal Willem 1 di Batavia pada tahun 1836. Termasuk dengan adanya ekspedisi penelitian laut pada tahun 1844 yang dipimpin Kapten Belcher yang menggunakan kapal observasi tenaga uap bernama *Samarang*.[53] Bagaimanapun dalam kurun abad 19, kapal layar tetaplah yang mendominasi perairan Nusantara.[54]

Para raja-raja lokal sendiri kesulitan dalam memesan kapal api, mengingat dibutuhkan modal yang banyak, juga diperlukan keahlian khusus. Semenjak dibukanya Terusan Suez di tahun 1869, pelayaran kapal-kapal uap dari Belanda ke Hindia-Belanda maupun sebaliknya makin cepat. Ini memungkinkan kecepatan distribusi barang dagangan. Adanya keinginan dari Raja Willem 1 untuk meningkatkan perdagangan Belanda di dunia, dibentuklah *Nederlandsche Handel Maatschappij* atau NHM atau berarti perusahaan dagang Belanda, yang berdasarkan atas surat keputusan kerajaan tertanggal 29 maret 1824. NHM kemudian baru mulai beroperasi di perairan Hindia-Belanda pada 1827, setelah beroperasi di negara-negara lain seperti Amerika Serikat, Amerika Latin, India, Timur Tengah dan Cina.[55] Tak lama pemerintah Belanda sengaja membangun perusahaan pelayaran sendiri bernama *Nederlansch Indische Stoomboot Maatschappij* atau NISM, (artinya perusahaan pelayaran kapal api Hidnia-Belanda).[56] Disusul pada 1888, sebuah perusahaan pelayaran inter-insuler besar, yakni KPM (Koningklijk Paketvaart Maatschappij), mulai beroperasi untuk seluruh perairan Nusantara.[57]

Perkembangan transportasi menemukan gaungnya pasca revolusi industri di Eropa, yang diawali Inggris semenjak akhir abad 19. Serangkaian penemuan seperti mesin uap oleh James Watt pada 1780, yang sangat mempengaruhi pembuatan kapal uap dan kereta api. Sebenarnya terdapat tokoh yang lebih mempengaruhi mesin uap modern, yakni Hornblower, namun sayang namanya kalah terkenal dengan James Watt.[58] Pada tahun 1817, seorang jerman bernama Baron Karl Drais von Sauebronn mengembangkan sebuah alat beroda dua, terbuat dari kayu dan dilengkapi dengan setir dan pengendaranya harus menjejakkan tanah untuk menggerakkan alat ini. Apa yang dibuat Baron pada 17 februari 1818 memperoleh hak paten sebagai model sepeda pertama. Dalam hal kemauan menyempurnakan sepeda, Baron dipicu oleh kondisi Eropa pada tahun 1816 yang terus menerus mengalami hujan salju atau dikenal sebagai tahun tanpa musim panas. Kondisi ini menyebabkan panen gagal dan langkanya rerumputan sebagai makanan kuda, banyak kuda yang mati, yang berarti matinya transportasi kereta kuda. Akhirnya Baron membuat alat tersebut, dan dikenal dengan sebutan *Hobby Horse* atau kuda kudaan. Konon kondisi Eropa tersebut diakibatkan oleh letusan dahsyat Gunung Tambora pada tahun 1815, hal ini menyebabkan tewasnya kurang lebih 92.000 orang termasuk peradaban Sumbawa, juga berhamburannya material dan debu di angkasa, hal inilah yang menyebabkan kelabunya langit eropa.[59] Di kemudian hari melewati serangkaian percobaan demi percobaan, mulai dari penambahan pedal yang dihubungkan dengan roda belakang dengan rantai oleh Kirkpatrick Macmilan antara 1839-1840, seorang pandai besi asal Skotlandia. Sampai pada 1877 James Starley mematenkan sebuah sistem *gear* atau gigi yang sanggup berganti-ganti, sepeda semakin mengalami evolusi bentuk dan efisiensi.[60] Akhirnya penemuan Boyd Dunlop yang menemukan roda berbahan karet yang sanggup diisi angin, melengkapi evolusi sepeda. Pemakaian awal sepeda sebagai alat transportasi darat di Hindia-Belanda adalah bagi para pegawai.[61] Kemudian makin berkembang semenjak munculnya pabrik sepeda untuk dijual secara massal, termasuk di Hindia Belanda. Merek yang banyak dikenal di Hindia belanda, diantaranya *Fongers, Batavus, Sparta,* dan *Gazelle* untuk buatan Belanda. Kemudian buatan Inggris diantaranya *Humber, Phillips* dan *Raleigh*, serta tak ketinggalan buatan Jerman seperti merek *Goricke* dan *Pahkrad* (Eddie Pahkrad). Sepeda kemudian banyak digunakan kalangan priyayi bumiputera yang banyak menjabat sebagai pegawai pamong praja. Sepeda sejenis itu dikenal sebagai kereta angin atau *onthel* dalam bahasa jawa.[62] Namun, sebelum kehadiran sepeda, justru didahului oleh kehadiran kereta api melalui serangkaian penemuan lokomotif buatan George Stephenson (1781-1848), yang berhasil melewati rel untuk pertama kalinya di Inggris, antara Manchester sampai Liverpool pada tahun 1830. Bentuk kereta sendiri berupa gerbong-gerbong yang ditarik oleh mesin utama yakni lokomotif. Seiring dengan perkembangannya berhasil tercipta lokomotif bertenaga listrik dan diesel.

Mengenai kehadiran kereta api di Hindia-Belanda, tentu tak mungkin melepaskan diri dari pembuatan jalur rel kereta api antara Kemijen ke Tanggung, sepanjang 26 km dan lebar 1435 mm. Pembangunan rel tersebut dilakukan oleh perusahaan swasta *Naamlooze Venootschap der Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NV.NISM) dan diresmikan oleh Gubernur Jenderal Mr. L.A.J. Baron Sloet Van De Beele pada tanggal 17 juni 1864.[63] Setelah berakhirnya tanam paksa pada medio 1870, mulai bermunculan industri perkebunan swasta. Hal tersebut menuntut adanya transportasi darat yang cepat

daan stabil dalam mendukung kepentingan dagang para kapitalis perkebunan. Untuk itu pemerintah Kolonial mendukung pembanguna jalur perkeretaapian. Pemerintah koLonial berhasil membangun rel kereta api yang menghubungkan Semarang-Gundih-Surakarta, dilanjutkan pembangunan rel kereta api *via* Surakarta-Yogyakarta (Lempuyangan) antara 1871-1873. Pembangunan rel kereta api kemudian menyebar di seluruh jawa, diantaranya lintas Bogor-Sukabumi-Bandung-Kroya-Yogyakarta-Surabaya, Jakarta-Bandung, Sidoarjo-Madiun-Surakarta, Kertosono-Blitar, dsb. Pemerintah Kolonial sendiri memiliki perusahaan kereta api yang bernama *Staatspoorwagen* (SS). Selain NISM, terdapat perusahaan swasta lain yang bergerak di bidang transportasi kereta api. Diantaranya SCS (Semarang Cirebon Stoomtram Maatschappij), SJS (Semarang Juwana Stoomtram Maatschappij). Sebagaimana singkatannya, perusahaan ini biasanya berdiri berdasarkan daerah pengoperasiannya. Operasi kereta api di Pulau Jawa meluas di daerah-daerah, selain sebagai pendukung pengangkutan komoditas tanam paksa, juga dipergunakan sebagai angkutan penumpang yang paling cepat dan efektif. Dengan adanya jalur kereta api yang

ilustrasi: *BALAIRUNG/Daniel*

menghubungkan Semarang ke Vorstenlanden maka terjadi distribusi besar-besaran komoditi dagang dari wilayah tanam ke pelabuhan untuk kemudian tersebar ke berbagai negara.[64] Tak terkecuali di Sumatra Barat, dengan adanya penemuan batubara di sungai Umbilin, mendorong munculnya pembangunan jalur kereta api dari Sawahlunto, melewati lintasan Anai menuju Padang demi keperluan eksploitasi. Hal tersebut sekaligus memicu pembangunan pelabuhan Teluk Bayur yang mulai beroperasi bebarengan dengan jalur kereta di tahun 1892.[65] Kehadiran kereta api sangat membantu mobilitas kala itu. Sebagai contoh, di wilayah Priangan sampai tahun 1880-an, perjalanan dan pengangkutan barang komoditi dari Bogor ke Bandung masih menggunakan kereta kuda dengan waktu tempuh 16 jam. Namun, semenjak hadirnya kereta api kondisi perpindahan komoditas dan penumpang berubah drastis.[66] Semenjak kereta api makin memosisikan diri sebagai alat transportasi penumpang, hampir setiap daerah yang dilalui rel, memiliki stasiun yang tak jauh dari pusat kota dan biasanya stasiun kereta api terletak di belakang komples pasar besar.[67] Kehadiran kereta api pun turut menghubungkan desa dengan kota, selain sebagai mobilitas penduduk, juga dalam skala diaspora pembangunan. Dalam tahun 1904 misalnya, dilaporkan bahwa antusiasme penduduk bumiputera yang paling tinggi dalam penggunaan kereta api. Disebutkan bahwa di gerbong kelas 1, hanya terjadi peningkatan sebesar 4.000 penumpang selama tiga tahun terakhir, sedangkan di kelas 2 yang ditumpangi orang eropa berpendapatan rendah dan bumiputera kelas atas terjadi peningkatan sebesar 33.000. Pada gerbong kelas 3, yakni kelas khusus bumiputera atau yang disebut jelas kambing, justru terjadi peningkatan penumpang selama 3 tahun trakhir sebesar 550.000. Motivasi penggunaan kereta api, secara umum, sebesar 69,5 persen adalaj bepergian yang sifatnya ekonomis, mencari kerja, sedangkan peringkat kedua dengan 30,5 persen, adalah bepergian pribadi, 20,8 persen, kunujungan sanak keluarga, 3,6 persen, pangggiolan pekerjaan kantor, pemerintahan, pengadilan, 3,1 persen adalah bersenang senang. 3 persen, dan yang paling kecil kunjungan ke makam atau temapt suci lain.[68] Kemunculan trem juga menjadi fenomena penting bersamaan dengan kehadiran kereta uap tersebut. Trem sejatinya penamaan yang sama dengan kereta uap, hanya saja kelak trem lebih identik pada kereta listrik yang berada di pusat-pusat kota, seperti Batavia, Surabaya, Malang, dan Surakarta. Kartini misalnya menyebut kereta uap atau kereta api sebagai trem atau trem uap, kadang-kadang kartini menyebutnya kereta.[69] Pada bulan April 1899, sebuah trem listrik dihadirkan di Batavia, sampai tahun 1909, di Batavia telah terbangun jalur trem listrik sepanjang 14 km.[70] Penggunaan trem di Batavia tahun 1909, yakni dalam satu bulan, 10.404 penumpang kelas utama, 72.623 kelas dua dan 255.197 kelas tiga.[71] Kehadiran trem di Batavia antara 1899 sampai 1909, hanya dilaporkan satu kali kecelakan fatal. Ini menunjukkan bahwa betapa amannya trem, walau mungkin memang jumlah penduduk belum sepadat saat ini, tetapi membuktikan keefektifan trem bagi Batavia saat itu. Menjelang tahun 1920-an, rel-rel kereta api untuk jawatan kereta api diimpor dari Belanda, bahkan di tahun 1940-an sampai akhir era colonial. Praktis semua peralatan teknis hanyalah impor dari Eropa dan hanya bagian seperti badan kereta, bantalan rel yang terbuat dari kayu yang disediakan dalam negeri.[72] Menurut Tan Malaka, saat berkunjung ke Deli antara 1919-1921, sistem pengangkutan yang dijalankan di Deli lancar sekali, mulai dari kereta DSM (Deli Spoorweg Maatschappij), truk-truk dan auto yang memiliki jalan yang menghubungkan perkebunan demi perkebunan.[73] Hal ini turut membuktikan bahwa menjelang dekade dekade awal abad 20, telah tercapai sebuah revolusi transportasi moderen yang mapan dan efektif di HindiaBelanda (terutama Jawa dan Sumatra), membedakan diri misalnya dengan awal abad 19 yang masih bercorak tradisional. Adapun tendensi pembangunan dan kehadiran transportasi moderen di Hindia Belanda, sejak awal lebih diniatkan sebagai pengangkutan komoditas dan penyokong kepentingan pemodal dan kebutuhan transportasi kelas menengah eropa. Bumiputera tetap menjadi prioritas akhir dalam pelayanan transportasi publik. Dengan pengecualian bagi Raja, bangsawan maupun bumiputera kaya.

Di sisi lain kehadiran kereta api maupun kapal uap, juga memunculkan adanya lapangan pekerjaan baru, sehingga makin menjamurlah kelas pekerja alias buruh. Pada tahun 1917, beberapa lusin kaum pribumi telah diterima di kursus kursus pelatihan jawatan kereta api untuk posisi juru tulis tingkat rendah. Sedangkan pekerjaan seperti masinis dan kepala stasiun maupun juru tulis masihlah orang eropa. Dan di tahun 1918, jawatan kereta api Hindia-Belanda diketahui telah memperkerjakan 179 orang Belanda kelahiran Eropa dan 564 orang Belanda kelahiran Hindia-Belanda.[74]

Sayangnya, kemunculan buruh yang makin meningkat seiring dengan mantapnya perdagangan dan distribusi serta moda transportasi sebagai pendukung, tidak diiringi dengan keadilan bagi kelas buruh dan meningkatnya kesenjangan. Kondisi buruh di Jawa awal abad 20 misalnya, menunjukkan adanya jam kerja yang berlebihan, tempat tinggal buruh yang tak layak sampai upah kerja yang sangat minim. Hal ini kemudian memunculkan pemogokan, misalnya aksi mogok kerja di pelabuhan Surabaya pada tahun 1921, pemogokan kerja di pelabuhan Semarang tahun 1925, pemogokan buruh kereta api tahun 1923.[75] Dalam jurnal *Doenia Bergerak* pimpinan Mas Marco Kartodikromo, ditulis pada tahun 1914, diberitakan bahwa di stasiun Kutoardjo tiket peron stasiun pernah habis. Menurut *Doenia Bergerak*, dituliskan di dalamnya bahwa hal ini diakibatkan oleh diskriminasi bagi kalangan Jawa, yang hanya boleh menunggu di pintu luar, tetapi jika didapati keturunan Cina atau Belanda, maka bisa membeli tiket peron. Di *Doenia Bergerak* juga diceritakan bahwa pada tanggal 19 juli 1914, para wanita yang naik kereta api mendapat perlakuan pelecehan dari kondektur Belanda dengan mencubit pipinya dan mengucapkan kata-kata yang tak baik, dan para wanita terlihat pucat, malu serta ketakutan.[76] Fenomena transportasi publik masa kolonial yang sarat hierarkis terus berlanjut dan semakin mapan, diiringi pembangunan demi pembangunan jalur kereta api. Baru pada tahun 1942 dengan adanya ekspansi Jepang, terjadi beberapa perubahan.[77] Diantaranya pengambilalihan perusahaan kereta api sampai pembongkaran rel yang diperkirakan mencapai 437 km. Di sisi lain, Jepang membangun rel antara Bayah sampai Cikara 83 km dan antara Muaro sampai Pekanbaru 220 km dengan tenaga Romusha. Menariknya dalam masa pendudukan Jepang, diselenggarakan semacam sekolah tinggi perkeretaapian yang bertempat di Bandung. Hal ini sebagai pendukung usaha pembukaan lapangan pekerjaan bagi dinas perkeretaapian yang dibuka secara besar-besaran oleh Jepang antara tahun 1942-1943. Sehingga di akhir penjajahan Jepang, penduduk bumiputera yang bekerja di perkeretaapian telah mencapai 80.000. Meskipun umumnya di bagian rendah. Kelak dengan berdirinya AMKA (angkatan Muda Kereta Api) merupakan cikal bakal usaha nasionalisasi. Sayangnya itikad persebaran jalur kereta api di Hindia Belanda sampai Penjajahan Jepang (bahkan sampai hari ini justru berkurang) hanya meliputi Jawa, Sumatera, Madura dan Sedikit di Makassar.

Selain kereta api dan trem, kehadiran mobil sangat mendukung transportasi darat di Hindia Belanda. Hal mana tak mungkin dilepaskan dari penemuan mobil di Eropa. Tahun 1885, Karl Friedrich Benz di Mannheim, Jerman membuat model mobil pertama beroda tiga dan mesin pembakaran dalam. Mobil buatan Benz tersebut dilengkapi dengan mesin penggerak empat langkah dan satu silinder serta berbahan bakar bensin. Bensin saat itu masih bernama *ligorin* dan cukup sulit ditemui dan hanya terdapat di apotek-apotek secara terbatas sebagai cairan pembersih.[78] Setelah mobil makin diproduksi massal, hadirlah mobil untuk pertama kalinya di Hindia-Belanda, tepatnya atas pesanan Pakubuwono X. Kehadiran mobil Pakubuwono X yang dipesan di Jerman dengan merk Benz Viktoria, melalui pelabuhan Semarang. Mobil itu dibeli dengan harga 10.000 gulden dengan mesin satu silinder berkapasitas 2.000 cc, roda kayu dan ban mati (tanpa udara). Mobil tersebut sanggup memuat delapan orang.[79] Disusul kemudian kehadiran mobil merek Benz kedua di Hindia Belanda, yakni

pada tahun 1897 milik AH Prottle, seorang keturunan Jerman.[80] Setelah berkembangnya bisnis mobil di tahun 1910-an, perusahaan penjualan mobil makin bermunculan di kota-kota seperti Batavia, Bandung, Semarang, Surabaya, dan Medan. Perusahaannya seperti *NV. Velodrome*, *Verwey & Lugard*, *JA Berkhemer* dan *Fuchs & Rens*. Industri otomotif yang pertama kali hadir adalah *General Motors* dengan mendirikan pabrik di Tanjoeng Priok, meskipun hanya pabrik rakitan.[81] Di kemudian hari seiring dengan makin maraknya industri kendaraan darat,[82] kebutuhan bahan bakar yang meningkat pesat menuntut giatnya penambangan dan penyulingan minyak bumi. Berdirilah kilang-kilang minyak sampai pompa pompa minyak siap dikonsumsi. Termasuk kebutuhan jalan-jalan yang makin meningkat dan sangat berarti tingginya proyek penambangan aspal dan pasir.

Tentang pesawat terbang, tentu kita tak akan melupakan percobaan Wright Bersaudara. Orville Wright dan Wilbur Wright membuat rancangan pesawat sendiri dinamai *Wright Flyer* atau dikenal kemudian sebagai *Kitty Hawk* pada tahun 1903 di Amerika Serikat. Tahun 1782, pertama kalinya digunakan balon udara oleh seorang berkebangsaaan Perancis bernama Joseph Montgolfier dan Etiene Montgolfier. Disusul pada tahun 1900, Ferdinand von Zeppelin dengan memodifikasi balon berbentuk cerutu, berhasil mengangkut penumpang dan barang. Sampai Perang Dunia II balon Zeppelin ini masih digunakan. Penerbangan pertama di Hindia-Belanda adalah percobaan penerbangan balon (balollonvaarten) oleh KNIL (Koninklijk Nederlands Indisch Leger) di Batavia dan Aceh pada tahun 1890. Disusul uji coba terbang pesawat pada tahun 1913 di Surabaya yang sengaja didatangkan dari Belanda melalui kapal laut.[83] Pada bulan september 1916 datang dua pesawat jenis *Glenn Martin*, sayangnya pesawat-peswat itu tak sanggup membawa penumpang. Saat itu jarak Amsterdam-Batavia dengan menggunakan pesawat Fokker F-7 terbang selama 55 jam dan harus singgah di 20 kota, termasuk di Bulgaria servis selama 3 hari.[84] Seiring dengan meningkatnya minat Belanda terhadap pesawat terbang, banyak dibuka bandara-bandara di wilayah Hindia-Belanda. Untuk bandara sendiri awalnya berupa lapangan-lapangan kosong seadanya, yang difokuskan pada landasan *run away* atau landasan pacu. Disusul tahun 1939 dengan dibukanya Kalijati sebagai landasan dan latihan terbang pesawat *Koolhovenn* yang saat itu selalu digunakan (Koninklijke Militaire Lachtvaart). Adapun lapangan udara lain seperti Bugis, Maguwo, Cililitan, Maospati, Andir, dan Cibeureum. Untuk pengadaan bandara seperti pengadaan pangkalan udara Maospati pada 1940, dilakukan penggusuran penduduk penghuni setempat.[85] Fokus awal pesawat terbang dihadirkan di HIndia-Belanda lebih untuk keperluan militer, kemudian dikembangan untuk angkutan publik. KLM (Koninklijk Luchtvaart Maatschappij) merupakan perusahaan pelayanan jasa penerbangan pertama yang dimiiki Belanda, termasuk maskapai khusus yang melayani rute di Hindia-Belanda bernama KNILM (*Koninklijke Nedelandsch-Indische Maatschappij*). Pada 28 desember 1949 pesawat tipe DC-3 untuk pertama kalinya membawa Soekarno dari Yogyakarta ke Jakarta untuk pelantikan sebagai Presiden RIS (Republik Indonesia Serikat) dengan nama Garuda Indonesia Airways. Pada 26 Januari 1949 dianggap sebagai hari jadi Garuda Indonesia. Pesawat pertama mereka bernama Seulawah. Nama Seulawah diambil dari nama gunung di Aceh yang berarti gunung emas. Pesawat Seulawah merupakan sumbangan dari rakyat Aceh untuk keperluan pemerintah yang baru terbentuk. Pesawat tersebut dibeli dengan harga 120,000 Dollar Malaya. Seulawah sendiri adalah pesawat jenis Douglas DC-3.[86] Garuda awalnya merupakan hasil kerja sama antara Pemerintah Indonesia dengan KLM akibat konsesi monopoli pada tahun 1950. Pada awalnya, pemerintah Indonesia memiliki 51% saham dan selama 10 tahun pertama, perusahaan ini dikelola oleh KLM.

“Pengiklanan baik melalui televisi maupun media massa memupuk kecenderungan memiliki dan membeli kendaraan mewah. Terbukti dengan adanya gaya hidup kelas elite atau orang kaya di Jakarta yang semenjak tahun 70-an gemar memakai mercy (Mercedes Benz), Volvo, Rolls Royce, Jaguar dan Lamborgh.”

Akhirnya di tahun 1953, KLM menjual sahamnya seluruhnya pada Indonesia.[87] Saat itu maskapai ini memiliki 46 pesawat. Garuda berhasil membuat rute dan penerbangan pertama ke Mekkah pada tahun 1953, sebelumnya perjalanan haji semenjak masa kolonial masih didukung oleh Kapal. Garuda Indonesia akhirnya terus berkembang dengan berbagai transasksi pembelian pesawat untuk keperluan jasa penerbangan, tetapi pada tahun pertengahan tahun 2000-an sempat menadapat sanksi dari Uni-Eropa untuk tidak diperbolehkan menerbangkan pesawat di Eropa. Akhirnya pada tahun 2010 Garuda Indonesia diperbolehkan kembali melayani rute Eropa.

Fenomena Transportasi kita pascakolonial: Beberapa Perbandingan dan Penilaian

Kini belum genap seratus tahun dari masa kolonial. Jejak-jejak kolonialisme masih melekat pada basis transportasi kita yang belum menunjukkan banyak perubahan potensial. Semenjak 1945 banyak dijumpai kekuasaan membeli kekayaan,[88] terutama semenjak Soekarno mendeklarasikan “politik adalah panglima” disertai nasionalisasi antara tahun 1957-1958. Selain itu, perlu dimengerti bahwa pada periode antara 1942 sampai 1965 juga terdapat persoalan internal, mulai dari penjajahan Jepang, Perang kemerdekaan, Nasionalisasi perusahaan perusahaan Belanda, Pemberontakan PRRI/Permesta, DII/TII sampai Prahara 1965. Hal tersebut jelas menimbulkan gangguan pada pembangunan infrastruktur, termasuk kemunduran bagi jalur transportasi, baik rel kereta api, maupun jalan aspal.[89]

Sampai tahun 1948 sepeda masih digunakan sebagai sarana transportasi masyarakat kebanyakan. Di masa kolonial sepeda dibuatkan jalur khusus. Ternyata jalur khusus ini masih diandalkan di masa Indonesia merdeka.[90] Sejak akhir era Hindia Belanda, sepeda sering disepelekan. Pihak pengendara motor yang saat itu banyak digunakan kalangan kelas menengah eropa, mulai menganggap kendaraan sepeda adalah kendaraan yang hanya pantas digunakan oleh kalangan pribumi berkulit coklat. Hingga tahun 1978 (seperti dikabarkan Kompas edisi jumat, 10 februari 1978) bahwa dalam satu minggu, jalan antara Yogya kota menuju bantul dilalui 44.826 sepeda, sedangkan sepeda motor, 19.776 dan pick-up 6.314. Hal ini tak jauh berbeda dengan lalu lalang di jalan yogya kota-wates dan yogya kota-wonosari, yakni didominasi sepeda. Tetapi hal ini berbeda dengan jalan (Kota Yogyakarta-Kaliurang yang jumlah motor yang berlalu lalang lebih banyak dari sepeda, dan *pick up* sedikit di bawah sepeda.[91] Di masa Orde Baru, perlahan sepeda Eropa berjenis *onthel* mulai berkurang. Di samping karena mahal, penetrasi sepeda-sepeda buatan India, jepang, dan terutama China berharga murah menjadi faktor penting. Dari segi model, sepeda China merek Phoenik di samping lebih murah, sengaja meniru model onthel agar akrab dan berkenan di pasaran indonesia. Menjelang tahun 1970-an di beberapa kota seperti Yogyakarta, Klaten, Solo, Pekalongan ramai digunakan sepeda oleh masyarakat. Akan tetapi, menjelang tahun 1980-an seiring dengan pembangunan orde baru diikuti masuknya kendaraan bermotor yang menawarkan kenyamanan dan kemudahan, maka sepeda mulai berkurang peminatnya.[92] Seiring dengan kesadaran akan lingkungan yang bebas polusi, di tahun 1990-an mulai makin marak kembali digunakan sepeda sebagai hiburan dan olah raga. Bahkan, hari ini makin banyak anak muda yang menggemari

sepeda baik yang bermodel *fixie*, *lowride*, bahkan perkumpulan-perkumpulan pengguna *onthel* yang seolah hendak mengembalikan diri ke masa silam.

Hampir sama dengan sepeda, massifnya pengguna mobil juga menyebabkan menjamurnya perkumpulan pengguna mobil di masa kini. Namun sejatinya klub mobil di Indonesia telah dimulai sejak masa Hindia–Belanda. Hal ini salah satunya terbukti dengan adanya arsip foto yang menunjukkan pose anggota *Soerabajasche Motor Club* yang sedang berada di Banyubiru, Pasuruan, Jawa Timur. Dalam foto yang diambil pada 24 februari 1907 tersebut diperlihatkan mobil mobil yang digunakan bermerek eropa seperti *Reo, Durracq, Cadillac, Fiat, Spyker, Peugeot, Albion, Minervette* dan *Mauser*.[93] Kasus ini menunjukkan betapa populernya mobil buatan Eropa saat itu. Pemerintah Indonesia sendiri sejak tahun 1955 saat KAA (Konferensi Asia-Afrika) sengaja mendukung masuknya mobil eropa seperti *Plymouth Belvedere*, *Opel Kapitan* dan *Opel Kadett*. Tak ketinggalan pada tahun 1958, PT. Marwa Motor merakit *microbus* merek *Mercedes Benz*, disusul berbagai macam perusahaan baru seperti PT. Permorin (dulunya *Fuch & Rens),* yang menyalurkan mobil *Mercedes*; PT. Udatain yang menghadirkan mobil buatan Jerman, *Borgward* di tahun 1950-an dan di tahun 1968 memasukkan mobil *Holden* dari Australia sekaligus membuka pabrik perakitan di Surabaya. Kendaraan *Oplet* yang banyak yang berbasiskan Mobil *Opel*, *Austin* dan *Morris Minor* sempat menjadi angkutan kota yang populer sejak tahun 1930-an sampai 1960-an. Tetapi semenjak tahun 1970-an mobil-mobil Jepang makin memenuhi jalan-jalan di Indonesia, Jawa pada khususnya menggantikan mobil mobil Eropa.[94] Termasuk mobil-mobil Jepang seperti jip *Toyota Canvas*, *Land Cruser* yang hadir lebih dulu di tahun 1961. *Daihatsu Midget* yang beroda tiga atau sering disebut Bemo (becak motor) sengaja dihadirkan pada tahun 1962, untuk mendukung angkutan umum bagi acara Asian Games IV di Jakarta 24 Agustus-4 September 1962. Di tahun 1970-an Toyota mendatangkan lagi model mobil sejenis *Corolla*, sedangkan *Mitsubishi* menghadirkan *colt* keluaran 1971 dan 1972. Toyota sempat mencapai sukses pembelian lewat produk *Kijang* nya yang hadir tahun 1975 dan sampai hari ini beregenerasi terus dengan hadirnya *Kijang Innova*.[95] Awalnya mobil mobil buatan Jepang tak mudah diterima dan diremehkan kualitasnya, namun untuk selanjutnya makin diterima masyarakat Indonesia karena harganya murah. Tahun 1995, mobil Korea seperti merek *Hyundai, Daewoo* dan *Kia* mulai masuk di Indonesia. Mobil Korea ini agaknya juga berminat dengan pasaran indonesia yang sangat potensial.

Pengiklanan baik melalui televisi maupun media massa memupuk kecenderungan memiliki dan membeli kendaraan mewah. Terbukti dengan adanya gaya hidup kelas elite atau orang kaya di Jakarta yang semenjak tahun 70-an gemar memakai *mercy* (Mercedes Benz), *Volvo, Rolls Royce, Jaguar* dan *Lamborgh*.[96] Nantinya mobil-mobil papan atas dari Jepang seperti *Toyota, Lexu*s, dan *Nissan* Infiniti yang masuk pada tahun 2007 makin memenuhi kemauan para elit ekonomi untuk kemewahan. Kemewahan dalam berkendara mobil agaknya memang sengaja dicontohkan bahkan didukung pemerintah. Misalnya demi keperluan penyelenggraan KTT Non Blok pada tahun 1992, pemerintah sengaja menunjuk PT Indocitra Buana (gabungan PT Indomobil Group dan PT Bimantara Citra Group) untuk kemudian berhasil memasukkan mobil papan seperti 110 unit *Mercedes Benz 300 Sel* dan 110 unit *Nissan President* utnuk melayani kepala negara atau atase pemerintahan negara, 210 unit *Volvo 960* untuk menteri luar negeri, 310 unit *Nissan Cedric* unntuk pejabat tinggi, 210 unti *Volkswagen Caravelle* untuk anggota delegasi lain, 210 *Nissan patrol* untuk petugas keamanan. Total pengeluaran mencapai 50 juta dollar AS, hal ini juga berlaku di tahun 1994 ketika Indonesia menjadi tuan rumah APEC. Di samping pemerintah, peran media massa juga terbukti turut memupuk semangat bermewah mewah dalam berkendara. Kini makin banyak saja surat kabar sampai majalah yang membahas

"Maraknya pembubaran industri-industri nasional secara berkepanjangan pada pertengahan 1950-an menggiring industri otomotif global untuk lebih menjangkau negara dunia ketiga, sejalan dengan kredo internasionalisasi atau globalisasi industri otomotif."

transportasi bukan sekedar berita tetapi sebagai olah raga dan sekaligus gaya hidup glamor. Hal ini makin menyebabkan tersekat-sekatnya ketertarikan dan kepemilikan transportasi dalam komunitas-komunitasnya. Misalnya komunitas pengguna mobil yang gemar melakukan variasi mobil sampai *kebut-kebutan*. Di masa kolonial sendiri telah ada hal semacam itu, yakni dengan adanya usaha pemecahan rekor berturut-turut melewati Jalan Daendels dari Batavia sampai Soerabaja. Saat itu, rekor tercepat dalam rute Batavia-Soerabaja adalah bernama F Viehs yang berhasil mengendarai mobil Fiat *Balillia* dengan jarak tempuh 800 km pada tanggal 28 November 1938, selama 8 jam 13 menit.[97] Ini membuktikan adanya dampak sosial baik gengsi maupun stratifikasi bagi manusia akibat kehadiran dan penggunaan transportasi moderen yang mekanik. Sayangnya, hal semacam ini tidak diimbangi dengan usaha produksi kendaraan dalam negeri. Walaupun ada usaha tentang mobil nasional seperti *Timor, Bimantara Nenggala* dan *Bimantara Cakra* pada tahun 1996 di bawah anak-anak Preisden Soeharto yakni Tommy dan Bambang Trihatmodjo, namun sejatinya tak lebih dari kerjasama dengan produsen Korea: *Timor* adalah *Kia Sephia*, *Bimantara Nenggala* adalah *Hyundai Elantra* dan *Bimantara Cakra* sama saja *Hyundai Accent*.[98] Dalam kendaraan sepeda motor juga bernasib sama, belum otonom dan masih sebatas perakit di tengah persaingan produk kendaraan asing. Kalau di tahun 1970-an sampai 1980-an merek sepeda motor masih bisa dihitung dengan jari, seperti motor asal Jepang: *Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki*; Lalu motor Italia, yakni *Piaggio*. Namun semenjak tahun 1999, telah muncul apa yang disebut *mocin* atau motor China. Meskipun cenderung menjiplak desain motor buatan jepang, *mocin* menjadi alternatif rakyat yang cukup populer untuk mendapatkan kendaraan murah. Terbukti menjelang tahun 2000-an saja, telah ada 40 merek motor China diantaranya seperti *KTM, Jincheng, Beijing, Bomba, Dast, Honsu, Sanex, Loncini* dll.[99] Sampai tahun 2004 saja Indonesia menjadi pasar sepeda motor terbesar ketiga setelah China dan India.[100] Hal ini jelas menunjukkan suksesnya penjualan motor impor. Sekaligus menjadi perangsang minat para produsen motor asing lainnya. Kondisi perusahaan otomotif di Indonesia sekadar menyalurkan atau paling jauh merakit, membuatnya jauh dari mandiri. Akibatnya para kapitalis pendiri pabrik otomotif di Indonesia tak lebih dari sekadar bagian kecil dari komprador asing.[101]

Persoalan tersebut bisa ditarik ke belakang. Maraknya pembubaran industri-industri nasional secara berkepanjangan pada pertengahan 1950-an menggiring industri otomotif global untuk lebih menjangkau negara dunia ketiga, sejalan dengan kredo internasionalisasi atau globalisasi industri otomotif.[102] Tentu saja Indonesia menjadi target utama. Hal ini menyiratkan persoalannya yang tidak hanya mengenai pesatnya perdagangan kendaraan bermotor maupun investasi luar negeri. Akan tetapi menunjukkan pula adanya interpenetrasi pasar melalui industri otomotif global, persaingan antara perusahaan berskala dunia sampai internasionalisasi proses produksinya. Mengingat betapa besarnya kepentingan kapitalis dan produsen kendaraan bermotor asing terhadap pasar negara konsumtif seperti Indonesia.[103] Akibatnya iklan-iklan diproduksi terus menerus untuk menjaga konsumtifitas demi keuntungan industri kendaraan mereka, sekaligus menggaet minat membeli, membeli, dan membeli. Inilah mentalitas negeri kita yang diketahui oleh industri otomotif asing, seolah bagai makhluk lembik.[104] Besarnya arus produksi masal kendaraan mesin baik mobil maupun

sepeda motor sangat mengubah wajah perkotaan, terlebih kepadatan penduduk yang sangat mendesak kebutuhan transportasi yang lebih banyak pula. Termasuk kebutuhan menjembatani hubungan antara pedesaan dan perkotaan, sehingga transportasi turut menyokong integritas ekonomi masyarakat. Apabila transportasi terlalu terpusat di kota, maka wilayah pedesaan akan terpencil dan terjadi ketimpangan. Tak urung persoalan relasi desa kota menjadi tanggung jawab pemerintah, hal mana dapat dimengerti melalui eksistensi transportasi. Kota Jakarta misalnya, di tahun 70-an, seolah telah menjadi kota para pemilik mobil dan motor. Parahnya trotoar mulai kehilangan fungsinya dan pepohonan yang sedikit, menyebabkan kemalasan berjalan kaki karena sangat panas dan menyiksa.[105] Persoalan tersebut memicu pembahasan mengenai transportasi publik atau transportasi umum yang semestinya dipersiapkan pemerintah untuk lebih memadai, nyaman, aman, dan terjangkau. Pemerintah pernah melakukan upaya pengadaan bis cepat terbatas (PATAS) demi menjawab kebutuhan akan angkutan umum yang aman dan nyaman. Patas tersebut mulai beroperasi tahun 1981, namun membludaknya penumpang tak bisa ditangani bus patas di bawah PPD (Pengangkutan Penumpang Djakarta) tersebut.[106] Di sisi lain transportasi urban atau perkotaan menjadi masalah baru diiringi derasnya arus urbanisasi yang menambah kepadatan penduduk kota dan sangat berarti meningkatnya kebutuhan transportasi umum. Urbanisasi menghadirkan sektor pekerja informal, yang salah satunya bertopang pada sektor jasa transportasi seperti becak. Kita tentu mengenal becak sebagai transportasi yang masuk kategori tradisional, karena menggunakan tenaga manusia alias non mekanik. Kendati demikian, becak lahir dan eksis sebagai alat transportasi di tengah gempuran kendaran bermesin yang modern. Becak sendiri mulai diperkenalkan sekitar tahun 1950-an sampai populer di perkotaan pada tahun 1960-an. Kehadiran becak sebagai pendukung transportasi urban rupanya pernah menjadi persoalan yang mengakibatkan pelarangan becak di awal tahun 1970-an. Padahal seiring dengan bertambah luasnya perkotaan, menuntut bertambah jauh pula waktu perjalanan. Dengan adanya pembatasan operasi becak dan tidak tersedianya transportasi publik yang memadai, mendorong kepemilikan kendaraan pribadi meningkat pesat.[107] Akibatnya muncullah persoalan khas perkotaan seperti kemacetan dan polusi. Sampai akhir Orde Baru, minimnya gairah pemerintah dalam mendukung usaha produk mobil nasional yang otonom, hal ini diperparah dengan sikap pemerintah yang terkesan mendukung negerinya sebagai ajang perebutan konsumen kendaraan asing. Seperti dijelaskan sebelumnya, pemerintah pada akhirnya baik di masa kepemimpinan Soekarno maupun Soeharto terbukti sengaja menyuburkan gengsi gaya hidup bertransportasi mewah, di tengah kesejahteraan penduduk miskin yang terbukti lebih banyak dan masih memprihatinkan. Seolah komentar Mas Marco di era kolonial masih saja relevan sampai hari ini.[108]

Dalam perkeretaapian masa merdeka mulai terjadi perubahan akibat pengaruh politik. Pada tanggal 28 september 1945 mulai ditetapkan bahwa perkeretaapian menjadi hak milik rakyat Indonesia, meskipun proses nasionalisasi ini masih berlangsung panjang termasuk dengan pembayaran tertentu kepeada pihak kolonial maupun swasta Belanda.[109] Bersamaan dengan itu, lahirlah nama DKARI (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia). Pada tanggal 6 januari 1950, keluarlah ketetapan dari Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum, bahwa mulai 1 Januari 1950, DKARI bergabung dengan perusahaan SS (Staatspoorwagen) dan VS (Verenigde Spoorweg Bedriff) menjadi DDKA (Direktorat Djenderal Kereta Api 1950-1963). Dilanjutkan kemudian di tahun 1963, keluar sebuah undang-undang yang mengatur BUMN untuk menguasai kereta api, maka jadilah DKA (Djawatan Kereta Api 1963-1971), sampai nantinya DKA ganti nama menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api 1971-1990). Masih dalam rangka pembenahan BUMN dalam bidang kereta api, PNKA diubah lagi menjadi PJKA (perusahaan Jawatan Kereta Api 1990-1999). Belum selesai di sini. Pada 2 januari 1991 terjadi perubahan dari PJKA menjadi PERUMKA (Perusahaan Umum Kereta Api). Sampai kemudian pada 1 juni 1999 Perumka berubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia.[110] Untuk lokomotif sendiri sampai 1950-an banyak dari buatan Jerman, baru kemudian di tahun 1954, pemerintah mendatangkan lokomotif diesel buatan *General Motors*, Amerika. Pada 1957, pemerintah kembali mendatangkan lokomotif uap dari jerman, namun perlahan mulai beralih pada pembelian lokomotif diesel, misalnya tahun 1981 dibeli Lokomotif seri BB204 buatan Swiss. Akhirnya baru semnjak tahun 1980, Lokomotif Uap mulai dipensiunkan. Tahun 2011 juga membeli lagi Lokomotif. Yakni Lokomotif CC204, buatan (General electric Transportation Indonesia) untuk lintas jawa dan Lokomotif CC205 buatan (Electro

Motive Diesel) Kanada untuk lintas Sumatera Selatan.[111] Unsur *political will* pemerintah sangat menonjol pada pengadaan dan pengaturan transportasi publik maupun privat. Kini, kereta api indonesia aktif beroperasi hanya di Sumatra (Sumatera 659 km; Sumatera Barat 196 km; Sumatera Utara 480 km dan Aceh yang katanya mulai dibangun kembali baru sekitar 20 km) dan Jawa(total 3230 km). Pada era kolonial, Makassar, Madura sempat menikmati adanya kereta api. tetapi di kemudian hari dipetieskan relnya. Inilah kiranya gelagat sederhana tentang involusi pembangunan perkeretaapian kita. Dalam sebuah pameran yang sempat berlangsung di Lawang Sewu, Semarang, PT KAI justru sibuk menawarkan terobosan sebuah paket wisata dengan gerbong mewah. Alih-alih memperluas jalur kereta api di seluruh indonesia agar dinikmati seluruh rakyat sebagai fasilitas publik yang efektif, malah cenderung menuruti selera pariwisata mewah kelas menengah.

Sebagai penyedia jasa transportasi publik milik negara, semestinya menjamin terjangkaunya kereta api bagi masyarakat luas. Sampai kini kereta api indonesia masih memberlakukan kategori kelas. Di masa kolonial misalnya di samping terdiferensiasi melalui kategori Belanda dan Inlanders, juga dibedakan melalu tarif kelas 1 : 5,5 sen per km; Kelas 2: 3 Sen per km; dan kelas 3: 1 sen per km. [112] Untuk pembedaan yang terakhir rupanya masih berlaku di masa reformasi ini, tetapi bedanya kalau dahulu meski berbeda kelas tetapi dalam tarikan Lokomotif yang sama, hanya saja berbeda gerbong. Sedangakan hari ini, kita justru dibedakan secara Lokomotif dan deretan gerbong yang berbeda, berdasar kekuatan modal atau kemampuan membeli tiket. Diperparah dengan jumlah rel yang minim, sehingga sering kereta yang mengangkut gerbong-gerbong kelas ekonomi atau kemampuan beli tiket rendah harus mengalah dengan lokomotif yang memboyong gerbongnya kelas menengah dan elite dengan kemampuan beli yang tinggi. Corak yang sangat tragis, jika disebut sebagai transportasi publik. Hal mana semestinya menjamin kaya atau miskin menikmati fasilitas negara secara sama. Kenyamanan yang sama. Ketepatan waktu dan kecepatan yang sama pula. Sehingga prinsip keadilan sosial juga berlaku dalam transportasi publik. Regulasi pemerintah terbukti seolah mengurusi namun membiarkan kompetisi modal dalam pelayanan transportasi publik, sejalan dengan dogma Neoliberal. Belum lagi soal penghapusan kelas ekonomi hari ini, yang berarti peniadaan kelas menengah ke bawah bagi jasa angkutan publik kereta api. Seolah tujuan akhir dari kereta api publik yang nyaman adalah yang ditumpangi kelas menengah ke atas.

Selain kereta api, dalam bidang pelayaran juga terjadi nasionalisasi. Terbukti dengan kemunculan PELNI yang menasionalisasi dan menggantikan peran KPM di masa kolonial. Sayangnya PELNI dinilai masih belum mampu menyaingi apa yang dilakukan KPM. KPM di tahun 1930-an saja berhasil membangun jaringan teratur dan tepat waktu, berdasarkan panduan wisata tahun 1930-an wilayah Ambon, Ternate, Banda dan semua kepulauan sunda kecil, bahkan Aru dan Tanimbar disinggahi seminggu atau dua minggu sekali.[113] Semenjak dihapuskannya pelayaran teratur kapal uap KPM, perahu-perahu layar tradisional turut menggantikan peran penghubung maupun perdagangan antarpulau yang belum sanggup ditangani PELNI. Penghubung pulau yang dekat, diusahakan dengan dibuat jembatan. Namun, pembangunan jembatan sendiri bisa berarti dua mata pedang. Di satu sisi sangat menentukan perkembangan perhubungan

perekonomian masyarakat, tetapi juga sanggup mematikan jasa penyeberangan perahu, seperti kasus Jembatan Suramadu yang sejatinya telah dipersiapkan jauh-jauh hari sekitar tahun 1994-1995, tetapi baru terealisasi tahun 2010. Hal ini disebabkan panjangnya tarik ulur konflik kepentingan.[114] Dengan menggejalanya industri transportasi, efek sosial hadir dalam kancah transportasi. Mulai bermunculan fenomena stratifikasi sosial terkait kemampuan membeli. Di masa ini yang disebut sebagai era transportasi moderen pun, transportasi seperti kuda, gerobag, kereta kuda, delman,[115] rakit, dan sampan masihlah digunakan dalam beberapa wilayah tertentu bahkan berdampingan dengan alat transportasi moderen bermesin tersebut. Dualisme ekonomi *a la* Boeke seolah sanggup dibenarkan pula pada transportasi.

Mengenai transportasi Udara, negeri kita belum bisa menjamin pesawat bagi publik dengan harga terjangkau. Padahal bentuk kepulauan menuntut tak hanya transportasi air, tetapi juga udara. Dalam usaha ini, pemerintah Orde Baru pernah mengandalkan kerja sama para ahli mulai dari LIPI (Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia), BATAN (Badan Tenaga Atom Nasional) dan BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi) di bawah koordinasi PUSPIPTEK (Pusat Penelitian Ilmu Pengetahuan dan teknologi) demi melancarkan usaha otonomi nasional dalam sektor teknologi, melalui industrialisasi di berbagai sektor penting, termasuk transportasi udara dan pengadaan bahan bakar dan energi potensial.[116] Termasuk di dalamnya, adalah IPTN (Industri Pesawat Terbang Nusantara) dalam hal pengembangan industri aerotronika. Usaha produksi pesawat *Gatutkaca*, berseri CN 235, yang pernah dibanggakan pada awal dekade 1980an, kini tak ada kabarnya. Padahal di tahun 1984, Pesawat CN 235, sebagai piuncak kesusksesan para insinyur kita dalam kemandirian produksi, berhasil menggaet belasan peminat dengan harga 6 juta dollar per buah.[117] Sayangnya IPTN sampai hari ini belum banyak berhasil memberikan dukungan bagi perkembangan transportasi udara publik yang masih didominasi pesawat produk asing, diantaranya tipe *Boeing*. Belum lagi perusahaan pelayanan jasa penerbangan dalam negeri seperti Garuda Indonesia, memasang tarif yang termasuk termahal, dibanding perusahaan pelayanan jasa penerbangan asing yang gencar beroperasi di dalam negeri. Akibatnya, daya beli masyarakat lebih banyak tersedot demi kepentingan asing daripada kepentingan nasional. Dapatkah kita memproduksi dan menikmati transportasi publik yang memadai, yakni terjangkau semua elemen masyarakat? Masihkah kita dapat membedakan kebutuhan trasnportasi dengan keinginan gengsi dan kemewahan? Memiliki transportasi kini barangkali telah menjadi kebutuhan sekaligus terselip *klangenan*. Kabar dari transportasi masa silam, banyak yang sanggup dibandingkan sebagai perbedaan maupun sebagai paralelisme kesamaan yang berulang, bahkan makin parah.[118] Semestinya banyak yang bisa dilakukan dan diperbaiki. Inilah kiranya sedikit 'bahan bakar historis' yang semestinya mampu menjadi bahan pengkajian dan otokritik bagi 'mesin pengembangan dan pembangunan' transportasi di Indonesia.

Catatan akhir

1. Di UGM saja, terdapat PUSTRAL (Pusat Studi Transportasi dan Logistik). Menurut komentar salah seorang petugas di perpustakaan PUSTRAL, bahwa di dalam koleksi buku PUSTRAL, tidak ada buku yang berkaitan dengan sejarah transportasi. Petugas tersebut juga menjelaskan bahwa PUSTRAL tidak memiliki kajian maupun penelitian terkait sejarah transportasi. Sampailah pada sebuah kesimpulan: "kalau ingin belajar sejarah transportasi, akan sia-sia mengunjungi pusat studi transportasi". Ironis sekaligus paradoks!
2. Kuntowijoyo, *Penjelasan Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008), hlm. 5-9.
3. Ahmad Munawar, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi* (Yogyakarta: Beta Offset, 2005), hlm. 1.
4. Periksa Stanley J. Hille and Richard F. Poist, JR, *Transportation: Principles and Perspectives* (Danville, Illinois: The Interstate Printers & Publishers, Inc, 1974). Di sini tampak betapa kompleksnya pembahasan transportasi sehingga menjadi perhatian multidisiplin, yakni misalnya studi geografi transportasi sebagai bagian dari aspek organisasi area. Hal ini melengkapi pendekatan ekonomi yang misalnya menyangkut perbedaan biaya dari berbagai moda transportasi. Di bidang teknik misalnya mengkaji dan membandingkan pengoperasian tiap-tiap moda transportasi. Studi politik mengkaji regulasi politik terkait tiap moda transportasi, maka para geografer menfokuskan diri pada struktur spasial yang terbentuk dari berbagai moda tarnsportasi sekaligus melakukan percobaan untuk memahami proses yang membentuk struktur spasial transportasi. Lihat, Edward J. Taaffe and Howard L. Gauthier, JR., *Geography of Transportation* (Englewood Cliffs: Prentice-Hal Inc, 1973), hlm. 1.
5. Konsentris yang dimaksud adalah terkonsentrasi dalam suatu wilayah dan geo-politis tertentu dan berlainan atau justru bersaing dengan kerajaan konsentris yang lain. Kekuasaan yang terpecah pecah di bawah raja-raja masing-masing. Kelak identitas wilayah nusantara pasca cita-cita *pax-neerlandica*, sering diartikan sebagai gabungan berbagai wilayah kerajaan konsentris yang tunduk dalam kekuasaan belanda menjadi Hindia-Belanda. Hal mana kemudian sering diklaim telah diindonesiakan dalam proses kemerdekaan dan nasionalisme. Sehingga hadirnya Indonesia sangat berarti dekolonalisme dalam banyak hal. Walau tak menutup kemungkinan berlandaskan *interdependency* yang telah ada sejak masa nusantara kuno. Inilah klaim sejarah nasional yang digadang Sartono Kartodirjo. Lihat misalnya dalam Sartono Kartodirdjo, *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900: Dari Emporium sampai Imperium Jilid 1* (Jakarta: Gramedia, 1987). Pahami penjelasan Sartono dalam kata pengantarnya. Ini menjadi bagian dari perdebatan lama tentang nasion indonesia yang problematis, termasuk dengan membandingkannya dengan konsep lain. Salah satunya konsep nasionalisme semu *ala* Benedict Anderson.
6. Dr. R. Soekmono, *Pengantar Sejarah Kebudayaan Indonesia 1* (Yogyakarta: Kanisisus, 1981), hlm. 11.
7. Dr. R. Soekmono, *ibid*, hlm. 16. Periodisasi sejarah kebudayaan *a la* Soekmono sendiri perlu kita telaah kembali. Misalkan ketika zaman pengaruh barat dan modernisasi dianggap sebagai zaman baru; Bukankah kosa kata baru adalah akibat ketidakmampuan kita mendefinisikan fenomena kekinian? Bisa jadi, dahulu ketika kemunculan kerajaan islam menggejala, masyarakat meresponnya sebagai zaman baru atas era kerajaan Hindu-Budha yang kemudian dianggap lama. Penyebutan lama atau baru sangat poblematis, sarat politik generasi.
8. Lihat dalam Drs. H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta: Raja Grafindo, 1993), hlm 5. Abbas Salim membagi; *Pertama*, sebelum tahun 1800 dimana alat pengangkutan menggunakan tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga alam. Pengangkutan barang masih terbatas dan waktu tempuh yang lama; *Kedua*, antara tahun 1800-1860 dimana transportasi telah memanfaatkan sumber tenaga mekanis seperti kapal uap dan kereta api. Di sini menurut abbas banyak digunakan dalam mendukung perdagangan; *Ketiga*, 1860-1920, telah diketemukan kendaraan bermotor, pesawat terbang. Di masa ini menurut Abbas, kereta api dan jalan raya memegang peranan penting, selain itu Abbas menilai bahwa pada tahun 1920 transportasi telah mencapai *mature* atau titik puncak dengan bangkitnya sistem transportasi multimodal. Benarkah periodisasi semacam ini? Apakah antara tahun 1800-1860 wilayah kita telah mengenal kereta api dan kereta uap? Bukankah kereta api baru hadir di wilayah Hindia-Belanda pasda dekade 1860an.
9. Dr. R. Soekmono, *op.cit*, hlm. 69-71.
10. Anthony Reid dalam bukunya *Asia Tenggara dalam Kurun Niaga -Jilid 1: Tanah di bawah angin-* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2011), hlm. 3-4.
11. Dr. R. Soekmono, *op.cit*, hlm. 80-81.
12. Denys Lombard dalam karangannya tentang pulau jawa, menilai bahwa indianisasi tergolong pada sebuah mutasi awal yang begitu mendalam di Jawa dan Bali. Lombard mencontohkan bahwa wilayah semenanjung Indocina juga mengalami hal serupa sebagaimana Angkor, Pagan, dan Sukhotai. Ini yang membuat Asia Tenggara berada dalam suatu konsep geo-historis. Mereka mencirikan pada kebudayaan agraris dan pola masyarakat hierarkis akut. Pada gagasan Indianisasi sendiri, awalnya hampir terlewatkan oleh para sarjana-peneliti dan orientalis barat sebelum awal abad 19. Tetapi semenjak *History of Java*-nya Raffles membeberkan candi-candi Hindu-Jawa, mulailah bersemi kajian Indianisasi di Hindia-Belanda. Walaupun mungkin tak lepas dari kepentingan mengaitkan Jawa dengan kemaharajaan Hindia Inggris. Lombard menyajikan pemikiran terkait warisan kerajaan konsentris jawa dalam lingkup-lingkup unik yang juga menunjukkan terbatasnya Indianisasi dengan adanya corak *native* Jawa dalam merespon Indianisasi. Baca selengkapnya dalam Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya -Bagian III: warisan Kerajaan Konsentris-* (Jakarta: Gramedia, 2008). Kawasan historis kita masa kuno terkesan samar, tetapi sejatinya tak kalah menarik diperhatikan dan dikaji. Lihat

bagaimana usaha spekulatif mengaitkan nusantara dengan surga atlantis yang hilang, misalnya dalam karya terjemahan, Arysio Santos, *Atlantis: The Lost Continent, The Finally Found, The Definitive localization of Plato's Lost Civilization* (Jakarta: Ufuk Press, 2010) dan Stephen Oppenheimer, *Eden in The East: Benua yang Tenggelam di Asia Tenggara* (Jakarta: Ufuk Press, 2010) dsb.

13. Dr. R. Soekmono, *Pengantar Sejarah Kebudayaan 2* (Yogyakarta: Kanisisus, 1981), hlm. 36.
14. Dr. R. Soekmono, *Ibid*, hlm. 56.
15. Dr. R. Soekmono, *Ibid*, hlm. 59.
16. Lihat cerita Ibnu Batutah, "Kesultanan Pasai Sekitar 1345" (dlm) Anthony reid edt., *Sumatera Tempo Doeloe: Dari Marco Polo sampai Tan Malaka* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2010), hlm. 16.
17. Henri Chambert-Loir, *Sumber Melayu tentang sejarah Bima* (dlm), "Citra Masyarakat Indonesia" (Jakarta: Sinar Harapan, 1983), hlm. 42.
18. Lihat Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya -Bagian I: Batas-Batas Pembaratan-* (Jakarta: Gramedia, 2008), hlm. 135.
19. Cerita ini berdasarkan *Babad Meinsma*, hlm. 24. Sebagaimana dikutip dari H. J. De Graaf dan TH. Pigeaud, *Kerajaan Islam Pertama di Jawa: Tinjauan Sejarah Politik Abad XV dan XVI* (Jakarta: Grafiti, 2003), hlm. 21. Kini barang barang hadiah tersebut telah dijadikan barang kebesaran di keraton Mataram yang didapatnya dari merampas Demak. Di Kerajaan Mataram, konon Kereta kuda tersebut telah diberi nama *Kiai Bale Lumur* dan Pedati Sapi diberi nama *Kiai Jebat Betri*.
20. Denys Lombard, *Nusa Jawa...: Bagian III* (Jakarta: Gramedia, 2008), hlm. 73.
21. Lihat Dr. R. Soekmono, *op.cit*, hlm. 93-94.
22. Baca Denys Lombard, *Kerajaan Aceh Zaman Sultan Iskandar Muda 1607-1636* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2006), hlm. 125-133.
23. Baca H.J. De Graaf dan Th. Pigeaud, *Cina Muslim* (Yogyakarta: Tiara Wacana, 2008). Ini sangat berkaitan erat dengan adanya keturunan Cina pada diri raden patah sampai kepada asumsi adanya darah Tionghoa pada beberapa walisongo. Adanya asumsi tersebut, sebagaimana disinggung di buku ini, buku *Tuanku Rao* maupun karangan Slamet Muljana tentang runtuhnya kerajaan majapahit, bahwa pada tahun 1928 residen Portman diperintahkan untuk menyelidiki adanya keterkaitan antara raden patah dengan cina. Maka residen Portman menggeledah klenteng Sam Poo Kong dan berhasil merampas naskah cina kuno yang berjumlah tiga cikar (kereta yang ditarik sapi). Di sisi lain, hal ini membuktikan bahwa di tahun 1928 pun cikar masih digunakan sebagai angkutan berat.
24. Tiga masalah pokok yang selalu diperdebatkan adalah tempat asal kedatangan islam, para pembawanya dan waktu kedatangannya. Beberapa teori mulai dari penilaian bahwa kedatangan islam di nusantara berasal dari Gujarat dan Malabar (anak benua India), dari Bengal, dari Arab langsung. Lihat analisis Azyumardi Azra, *Jaringan Ulama Timur Tengah dan Kepulauan Nusantara Abad XVII dan XVIII* (Jakarta: Kencana, 2007), hlm. 2-19.
25. Ch. Pelras, *Sulawesi Selatan sebelum datangnya Islam berdasarkan Kesaksian Bangsa Asing* (dlm), "Citra Masyarakat Indonesia" (Jakarta: Sinar Harapan, 1983), hlm. 60.
26. H. J. De Graaf dan TH. Pigeaud, *Kerajaan Islam Pertama di Jawa: Tinjauan Sejarah Politik Abad XV dan XVI* (Jakarta: Grafiti, 2003), hlm. 38. Dahulu wilayah antara jawa daratan dengan gunung muria memang terpisah laut dangkal, namun di kemudian hari makin tertutup lumpur dan hilanglah akses untuk dilalui kapal-kapal.
27. H. J. De Graaf dan TH. Pigeaud, *Kerajaan Islam Pertama.....*, hlm. 39.
28. Periksa Slamet Muljana, *Runtuhnya Kerajaan Hindu-Jawa dan Timbulnya Negara-negara Islam di Nusantara* (Yogyakarta: LKIS, 2008), hlm. 14-25.
29. H. J. De Graaf dan TH. Pigeaud, *Kerajaan Islam Pertama.....*, hlm. 44.
30. Adrian B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 2.
31. Penyebutan Tanah di bawah angin disinggung oleh seorang bernama Ibrahim, yang dikutip komentarnya oleh Anthony Reid, *op.cit*.
32. Adrian B. Lapian, *op.cit*, hlm. 9. Albuquerque mengatakan bahwa peta jawa tersebut bahkan sudah menggambarkan pantai Brazil. Penemuan yang diajukan Ny. Meilink-Roelofz yang mengatakan bahwa peta berbahasa jawa tersebut dibuat memang sebelum tahun 1512, namun pembuatannya berdasarkan mempelajari peta-peta portugis yang memang telah mengenal pantai Brazil. Menurut Lapian sendiri, kalau pendapat itu dibenarkan, toh hal ini justru membuktikan adanya interaksi pengetahuan navigasi barat dan timur.
33. Adrian B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara...*, hlm. 13-14.
34. Denys Lombard, *Nusa Jawa...: Bagian I*, hlm. 15.
35. Adrian B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara...*, hlm. 21. Periksa juga dalam Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya –Bagian II: Jaringan Asia-* (Jakarta, Gramedia, 2008), hlm. 18.
36. Adrian B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara...*, hlm. 28-32.
37. Baca misalnya glosarium dalam M. Adnan Amal, *Kepulauan Rempah-rempah: Perjalanan Sejarah Maluku Utara 1250-1950* (Jakarta: KPG, 2010).
38. Ch. Pelras, *op.cit*, hlm. 67.
39. Adrian B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara...*, hlm. 73-74.
40. Adrian B. Lapian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara...*, hlm. 103.
41. Djoko Soekiman, *Kebudayaan Indis dan Gaya Hidup Masyarakat Pendukungnya di Jawa: Abad XVIII-Medio Abad XX* (Yogyakarta: Bentang, 2000), hlm. 2. Djoko Soekiman menilai bahwa Batavia mrupakan hunian awal orang Belanda di Pulau Jawa, kelak setelah dinilai keadaan terkendali, para kaum Belanda berani keluar dari dalam benteng. Soekiman menceritakan hal unik bahwa dalam kematian Van Outhoorn pada tahun 1720, terjadi hal yang tak lazim, yakni adanya kereta bagi jenazah dengan ditarik dua ekor kuda. Akhirnya pada tahun 1734 muncul sebuah peraturan yang mengharuskan kereta jenazah ditarik dengan jumlah kuda yang disesuaikan pangkatnya entah dua, empat atau bahkan delapan. Periksa selengkapnya hlm. 160-167.
42. Menurut Pramoedya Ananta Toer, jalan raya pos daendels ini dibangun dengan pengerahan kerja rodi, melalui penjatahan pada para bupati untuk menyetor tenaga di setiap daerah yang dilalui jalan ini. Menurut Param, bahwa jalan anyer sampai panarukan merupakan kuburan terluas di jawa karna tak terbilang jumlah yang mati baik karena tak sanggup menyelesaikan jatah kerja karna kelelahan dan kelaparan, kemudian digantung, maupun yang terserang malaria. Pram mengkaji jalan daendels berdasar beberapa pengalamannya, ketertarikan maupun pengetahuan sejarahnya, menjadi sebuah ulasan yang mengalir dan detil menceritakan setiap kota yang dilalui jalan tersebut. Baca, Pramoedya Ananta Toer, *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels* (Jakarta: Lentera Dipantara, 2005).
43. Lihat Rudolf Mrazek, *Engineers Of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di Sebuah Koloni* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2006), hlm. 8. Dijelaskan bahwa pembangunan jalan raya pos sendiri tak luput dari kepentingan dari pihak Perancis, untuk pertahanan melawan invasi Inggris. Mrazek mengutip beberapa sumber yang menyebutkan bahwa sepanjang jalan setiap kira-kira 16 1/3 menit –disini yang dimakusud adalah kecepatan kereta kuda- ada sebuah pancang yang menunjukkan jarak dan pada setiap lima pancang terdapat semacam bangsal untuk mengganti kuda kereta surat pemerintah.
44. Denys Lombard, *Nusa Jawa...: Bagian I,* hlm. 134.
45. Baca lebih lanjut Denys Lombard, *Nusa Jawa...: Bagian I,* hlm. 138.
46. 46. Alferd Russel Wallace, *Kepulauan Nusantara: Sebuah Kisah Perjalanan, Kajian Manusia dan Alam* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 48-55.
47. Alferd Russel Wallace, *Ibid*, hlm. 73. Menurut Wallace sendiri, kereta sapi

jantan diperlukan sebagai pengangkut bawaan yang banyak, juga digunakannya tenaga kuli sebagai *porter.*

48. Alferd Russel Wallace, *Ibid*, hlm. 80-81. Mungkin yang dimaksud Wallace adalah kapal kecil. Wallace sendiri saat berkunjung ke surabaya dari ternate, di menumpang kapal pos belanda. Dalam perjalanan Ke Timor, Celebes, Banda, Kepulauan Maluku, Kepulauan Aru dan New Guinea, Wallace sangat mengandalkan perahu penduduk setempat.
49. Lihat selengkapnya Alferd Russel Wallace, *Ibid*, hlm. 109-133.
50. Lihat, William Marsden, *Sejarah Sumatra* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 1999), hlm. 82.
51. Lihat misalnya bagaimana kekuatan asing di perairan nusantara menjelang abad 19 dalam Adrian B. Lapian, *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2009), hlm. 189-204.
52. Periksa Adrian B. Lapian, *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut:...*, hlm. 210-211.
53. Edward Belcher, *Narrative of the Voyage of HMS semarang during the Years 1843-1846: 2 jilid* (london, 1848), (dlm), Adrian B. Lapian, *Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut:....*, hlm. 211.
54. 54. besi melalui kapal layar dari negeri belanda, kapal ini kemudian dirakit di Surabaya, khusus untuk menghadapi para bajak laut. Sayangnya meski kekuatan angkatan laut meningkat dibanding saat masih menggunakan perahu *Kruis*, asap kapal uap tersebut mudah dikenali para bajak laut, sehingga memudahkan para bajak laut dalam mempersiapkan diri maupun bersembunyi. Akhirnya berkat banyaknya pemetaan laut dan pantai yang makin teliti, tempat persembunyian bajak laut dapat diketahui.
55. Edward L. Poelinggomang, *Makasssar Abad XIX: Studi tentang Kebijakan Perdagangan Maritim* (Jakarta: Gramedia, 2002), hlm. 8-9.
56. Baca selengkapnya Edward L. Poelinggomang, *Ibid*, hlm. 111-117.
57. M. Adnan Amal, *op.cit*, hlm. 334-335.
58. Van Der Meulen S.J., *Belajar dari Lahirnya Industrialisasi di Eropa* (Yogyakarta: Kanisius,1990), hlm. 58.
59. Ahmad Arif. Ed, *Melihat Indonesia dari Sepeda* (Jakarta: Kompas, 2010)
60. Ahmad Arif. Ed, *Ibid*, hlm. 19-25.
61. Ahmad Arif. Ed, *Ibid*, hlm. 30.
62. Berdasarkan karangan Hermanu, *Indische Fietsen* (katalog Pameran Bentara Budaya Yogyakarta, 2010), hlm 20. Dikutip Ahmad Arif. Ed, *Ibid*, hlm. 32-33. Disinggung pula tentang harga sepeda pada awalnya setara dengan satu ons emas.
63. Lihat misalnya dalam website resmi PT. KAI (Kereta Api Indonesia). Di situ disinggung sejarah kereta api meski sangat ringkas. Konon, pembangunan jalur kereta api tersebut telah digagas sejak 15 Agustus 1840 oleh Kolonel Van Der Wijk.
64. Lihat dalam Takashi Shiraishi, *Zaman Bergerak: Radikalisme Rakyat di Jawa 1912-1926* Api Indonesia).Lihat dalam Takashi Shiraishi, *Ibid*, hlm. 10-11. Lihat Tabel tentang peningkatan penumpang kereta dan keuntungan besar yang didapat.
65. Periksa Freek Colombijn, "Perkembangan Jaringan Transportasi di Sumatera Barat dari Masa Pra Kolonial sampai Sekarang", (dlm), J. Thomas Lindblad, Ed. et.al, *Fondasi Historis Ekonomi Indonesia* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2002), hlm. 468-469. Periksa bagaimana konflik kepentingan yang timbul antara Negara Kolonial, Kamar Dagang Belanda dan penduduk Minangkabau sendiri terkait pembangunan jalur kereta api tersebut.
66. Lihat artikel penjelasan cukup gambling, dalam Lia Nuralia, "Peranan dan Fungsi Jalan Kereta Api Abad ke 19-20 M di Priangan Jawa Barat" (dlm), Naniek Th. Harkantiningsih ed., *Perdagangan dan Pertukaran masa Prasejarah-Kolonial* (Jatinangor: Alqaprint, 2010), hlm. 143-161.
67. Djoko Soekiman, *op.cit*, hlm. 211.
68. Rudolf Mrazek, *Ibid*, hlm. 17.
69. Rudol Mrazek, *Ibid*, hlm. 11-18.
70. Rudolf Mrazek, *Ibid*, hlm. 11.
71. Rudolf Mrazek, *Ibid*, hlm. 18
72. Rudolf Mrazek, *Ibid*, hlm. 16.
73. Tan Malaka mengkritisi kondisi buruh dan kuli kontrak yang nasibnya amat menegnaskan. Periksa dalam Tan Malaka, Di Deli (dlm) Anthiony Reid, *Sumatera Tempo doeloe...* hlm. 330-349. Yang sejatinya diambil dari buku karangan Tan Malaka, *Dari Penjara ke Penjara Bagian 1* (Teplok Press, hlm 69-100).
74. Rudolf Mrazek, *op.cit*, hlm. 16.

75. Baca selengkapnya dalam John Ingleson (editor: Iskandar P. Nugraha), *Tangan dan kaki Terikat: Dinamika Buruh, Sarekat Pekerja dan Perkotaan Masa Kolonial* (Jakarta: Komunitas Bambu, 2004), hlm. 1-104.

76. Rudolf Mrazek, *op.cit*, hlm.21-22.

77. Berdasarkan koleksi pameran Kereta Api di Lawang Sewu, Semarang, sekitar awal Mei 2013.

78. Lihat dan baca dalam James Luhulima, *Sejarah Mobil dan Kisah Kehadiran Mobil di Negeri Ini* (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2012), hlm. 1-54. Di situ dijelaskan tentang pengalaman istri dan kedua anak Benz yang mengemudikan mobil pertama buatan Benz. Bahan bakar yang digunakan dibeli di apotik.

79. Konon kelahiran mobil ini mendahului dua tahun daripada kehadiran mobil di belanda yang berlangsung tahun 1896 di Den Haag. Baca James Luhulima, *Ibid*, hlm. 61-62.

80. Lihat tentang Benz milik Prottle dalam James Luhulima, *Ibid*, hlm. 63-65.

81. James Luhulima, *Ibid*, hlm.89-92.

82. Produksi mobil mencapai puncaknya lewat ide Henry ford dengan sistem ban berjalan atau *assembly Line* yang digunakan untuk memproduksi ford Model T pada tahun 1908, ini dikenal pula sebagai fordisme. Fordisme memungkinkan optimalisasi produksi, efisiensi biaya buruh dan meningkatnya daya beli dalam negeri, termasuk para buruh sendiri. Melalui fordisme pula buruh mengalami *deskiling*, karena kemampuan si buruh direduksi, sehingga tak lagi sanggup mengontrol proses produksi secara keseluruhan, tetapi sebagian. Misalnya seorang buruh hanya membuat *velg*, bagian buruh yang lain hanya membuat *body*, lalu buruh lain lagi hanya membuat blok mesin dsb. Sehingga buruh tak lagi sanggup membuat mobil secara utuh, karena keahliannya dikerdilkan demi produksi massal dan efisiensi biaya produksi. Belum lagi dengan kehadiran Post-Fordisme di sekitar tahun 70-an yang memungkinkan strategi industri barang yang tak lagi memusatkan industrinya pada satu wilayah terpusat, tetapi pada berbagai wilayah atau negara lain dengan tujuan meminimalisir biaya produksi. Pabrik perakitan mobil Toyota Kijang di Indonesia, adalah bagian dari ide Posfordisme yang memungkinkan upah buruh yang murah dan dekat dengan pasar tujuannya. Pihak industri pusat, cukup memberikan lisensi. Untuk analisis ini saya berterima kasih pada matakuliah *Kajian Buruh dan Industrialisasi*, asuhan Nicolas Warouw.

83. Dra. Irna H.N. Hadi Soewito, Dr. Nana Nurliana suryono, MA, Dra. Soedarini Suhartono, MA., *Awal Kedirgantaraan Nusantara: Perjuangan AURI 1945-1950* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia), hlm. 1.

84. Dra. Irna H.N. Hadi Soewito, Dr. Nana Nurliana suryono, MA, Dra. Soedarini Suhartono, MA., *Ibid*, hlm. 3. Pada tahun 1930-an jarak itu berhasil dipersingkat menjadi 6 hari saja.

85. Dra. Irna H.N. Hadi Soewito, Dr. Nana Nurliana suryono, MA, Dra. Soedarini Suhartono, MA., *Ibid*, hlm. 7. Menurut buku ini penggusuran di Maospati (Madiun) dilakukan secara paksa, tetapi berikutnya dijelaskan juga bahwa pihak penduduk mendapat ganti rugi uang. Anehnya, jika pemaksaan saja cukup, mengapa masih perlu repot memberi uang ganti rugi?

86. Periksa website ringan *Wikipedia* tentang Maskapai Garuda. Disitu juga disinggung tentang pembelian-pembelian pesawat oleh garuda Indonesia sampai kecelakaan-kecelakaan yang pernah terjadi pada penerbangan garuda Indonesia. Terkait informasi ini, wikipedia agaknya dapat dipercaya.

87. Periksa di Website resmi Garuda Indonesia.

88. J.A.C. Mackie, "Pemilikan dan Kekuasaan di Indonesia" (dlm), Richard Tanter dan Kenneth Young, Politik Kelas Menengah Indonesia (Jakarta: LP3ES, 1996). Hlm. 78. Mackie menilai asumsi ini juga berarti apabila ingin mengeruk kekayaan secara luas sangatlah sulit tanpa mendapatkan koneksi dari para pemegang kekuasaan awal pasca merdeka. Anthony Reid juga sempat menunjukkan bahwa pada masa awal kemerdekaan, ketiadaan borjuasi dalam elite pemimpin indonesia menyebabkan kesulitan. Lihat Anthony J.S. Reid, Sejarah Revolusi Indonesia, bagian kesimpulan. Mackie sendiri mengemukakan bahwa pada pertengahan tahun 1950-an, berbagai sektor ekonomi padat-modal modern masih banyak dikuasai pihak Belanda. Diantaranya perkebunan, tambang Timah, sebagaian besar produk Minyak di samping sebagian kecil dikuasai Amerika dan Inggris, Bank dan perdagangan besar, lembanga asuransi dan finansial, transportasi laut, berbagai sarana publik seperti listrik, gas dan jalan Trem. Baca Hlm. 79.

89. Freek Colombijn, op.cit, hlm. 474.

90. Periksa lagi Ahmad Arif, op.cit, hlm. 33-36.

91. Baca Ahmad Arif, ed., Ibid, hlm. 121-123.

92. Ahmad Arif, ed., Ibid, hlm.39.

93. James Luhulima, op.cit, hlm. 66-67.

94. James Luhulima, Ibid, hlm. 111-115.

95. Periksa kesemuanya dan baca lebih detil dalam James Luhulima, Ibid.

96. Mochtar Lubis, Jakarta Kota Penuh Kontras (dlm), Prisma, No. 5, Mei 1997, Tahun VI, hlm.54.

97. Baca rincianya dalam James Luhulima, *op.cit*, Hlm. 73-85.

98. Baca James Luhulima, *Ibid*, hlm. 125-129.

99. Nawiyanto. Nawiyanto*, Matahari dan Tirai Bambu: Persaingan Dagang Jepang-Cina di Jawa pada masa krisis 1930-an dan 1990-an* (yogyakarta: Ombak, 2010), hlm. 76-77.

100. Sepeda Motor nono-jepnag serbu pasar Indonesia", Sinar Harapan, 20 Juli 2004; "Tren Motor bebek berteknologi Sekelas Mobil", Suara Pembaruan, 13 November, 2004 (dlm), Nawiyanto*, Ibid*, hlm. 74.

101. Yoshihara, Kunio, *Kapitalisme Semu Asia Tenggara* (Jakarta: LP3ES, 1990), hlm. 154.

102. Ian Chalmers, *Konglomerasi: Negara dan Modal dalam Industri Otomotif Indonesia 1950-1985* (Jakarta: Gramedia, 1996), hlm. 61.

103. Baca juga misalnya Alexander Irwan, *Kolaborasi Antara PMN, Post-Fordisme, dan Politik-Ekonomi Indonesia*, (dlm), Prisma, No. 8, Tahun XIX, 1990, hlm. 22-24.

104. Lihat Sudjoko, *Pola Konsumsi Makhluk Lembik* (dlm), Prisma, No. 10. November 1978, Tahun VII, hlm. 16-21. Sudjoko juga menyingung sikap konsumsi kendaraan yang tak lagi sekedar untuk kebutuhan tetapi sebagai gengsi kelas sosial, penanda kekayaan. Kebiasaan pesta-pesta pemborosan pamer orang kaya dan bermimpi ingin menyamai yang kaya oleh orang miskin yang membuat pikiran *cetek* memandang transportasi. Inilah yang kiranya disinggung Sudjoko sebagai mentalitas makhluk lembik. Konsumsi

menjadi tuhan. Dan moda transportasi yang ajeg diiklankan melengkapi kegairahan sang lembik tadi.

105. Mochtar Lubis, *op.cit*, hlm.33. Menurut Mochtar Lubis bahkan untuk angkutan publik saja, seseorang harus menanggung resikonya sendiri. Naik Bis berhimpitan, belum waspada serangan copet. Naik Opelet, Helicak, Minicar, Bajaj harus tawar menawar tiap kali pergi ke tujuan tertentu. Belum kalau naik Taksi yang mahal atau supirnya yang sering nakal, tak menggunakan argo.

106. Lihat Laporan Khusus. *Angkutan Kota Jauh dari Harapan* (dlm) Prisma, November 1986, NO. 12. Hlm. 45-60. Di dalamnya dibahas tentang analisis dan kasus kendaraan umum di jakarta, yang sejak tahun 80-an telah menemui persoalan mulai dari penumpang yang berdesakan dalam bis, bis yang tak layak jalan karena terlalu uzur, pencopetan, pelecehan. Perum PPD sendiri merupakan nasionalisasi menteri perhubungan atas NV. Bataviasche Verkeers Maatschappij yang berdiri pada juli 1930. Perum PPD saat itu langsung di bawah pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya.

107. Budhy Tjahjati S. Soegijoko, "Becak as a Component of Urban Public Transportation in Indonesia" (dlm) Prisma, *The Indonesian Indicator Urban Development: The Turmoil of Number*, No. 32, June 1984. hlm. 64-77.

108. "Mobil di zaman kita adalah kendaraan yang paling disayangi oleh para petinggi dan kaum Kapitalis... Sekarang ini, tentu saja, apa yang dianggap paling berkuasa, dan ke arah mana semua kekuatan dan semua waktu dihabiskan, adalah perbaikan jalan. Jalan-jalan besar menjadi lebih baik, lebih indah, lebih lurus dan lebih licin setiap harinya. Langkah demi langkah sewaktu jalan itu diplester, dilapis beton dan kerikil dengan cara yang paling maju, tumbuh pula kerikil... Sudah pasti bahwa beginilah masa depan: bahkan jalan desadan semua jalan kampung... Kaum tani mengggali pasir,bukan menggali ladang mereka... Sudah pasti bahwa akan selalu ada kekurangan pasir... dan pada akhirnya, tak akan ada mobil yang mogok di jalan yang bagus itu " (Marco Kartodikromo: Doenia Bergerak, 1914). Dalam Rudolf Mrazek, *Ibid*, hlm. 44-45.

109. Lihat bagaimana pertanggungjawaban Indonesia setelah perjanjian KMB (konferensi Meja Bundar) yang berlangsung di Den Haag antara 23 Agustus sampai 2 November 1949. Beberapa pihak menyebutkan bahwa ini kegagalan Hatta dalam bernegosiasi, hingga negara *colonized* harus mengganti rugi kepada *colonizer* sebesar 4,3 Milyar Gulden. Lihat M.C. Ricklef, *Sejarah Indonesia Modern* (Jakrata: Serambi, 2008), hlm. 466.

110. Ir. Hartono As, MM, *Lokomotof dan Kereta Rel Diesel Di Indonesia –Edisi 3-* (Depok, Ilalang Sakti Komunikasi, 2012). hlm. 2.

111. Ir. Hartono As, MM, *ibid*. hlm. 4.

112. Sartono Kartodirdjo, *op.cit*, hlm. 367.

113. Denys Lombard, *Nusa Jawa: Silang Budaya -Bagian I: Batas-Batas Pembaratan-* (Jakarta: Gramedia, 2008), hlm. 12.

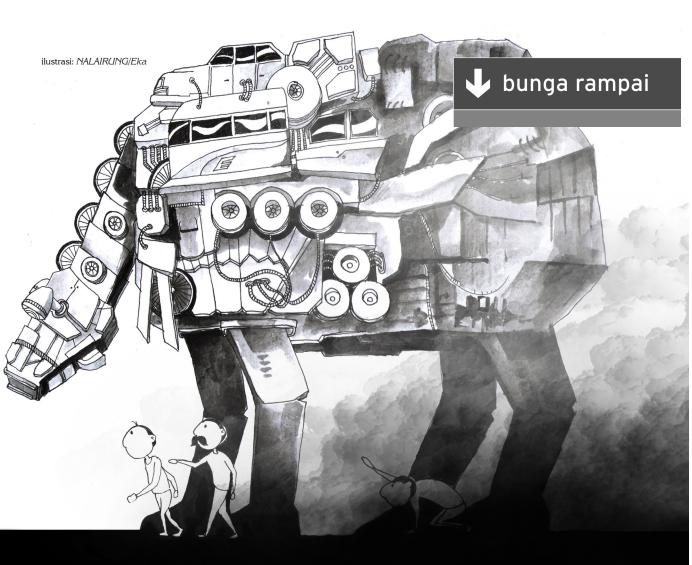
114. Lihat analisis menarik dibuat sebelum terbentuknya Jembatan Suramadu, Muthmainnah, *Jembatan Suramadu: Respon Ulama terhadap Industrialisasi* (Yogyakarta: LKPSM, 1998).

115. Istilah Delman sebenarnya berasal dari sebuah kereta kuda beroda dua dengan satu ekor kuda yang ditemukan oleh C. Deeleman di batavia, yang mana mendapat hadiah medali emas dan 350 gulden dari amsterdam pada tahun 1882. Dan pada tahun 1920-an kereta ini menjadi akrab dikenal khalayak, bahkan disebut delman. Lihat Rudolf Mrazek, *op.cit*, hlm. 25.

116. Baca selengkapnya dalam Francois Raillon, *Indonesia Tahun 2000: Tantangan Teknologi & Industri* (Jakarta: Haji Masagung, 1990), hlm. 103-178. Raillon diantaranya mengupas tentang usaha-usaha indonesia dalam memajukan sektor industri melalui industri strategis, mulai dari Areotronika, Perkapalan, Perhubungan Darat seperti Mobil dan Gerbong Kereta Api sampai Industri Pertahanan dan Perdagangan. Tak ketinggalan mengenai kiprah PT. IPTN (Industri Pesawat terbang Nusantara), PT. INKA (Industri Nasional Kereta Api) dan PT. PAL (Pabrik Kapal Indonesia), termasuk pula dibahas tentang sosok Habibie yang (dianggap) berpengaruh dalam proyek pembangunan teknologi transportasi dan industri strategis.

117. Francois Raillon, *Ibid*, hlm. 114.

118. Misalnya dalam hal transportasi publik. Baca Tulus Abadi, *Fakta Buruknya Transportasi Publik Di Indonesia*, (dlm), Jurnal WACANA, Edisi 22, Tahun VI, 2005, hlm. 115-124.

ilustrasi: *NALAIRUNG/Eka*

Kisah (Singkat) Manusia Kalah

Sajak Sebotol Bir[1]

Menenggak bir sebotol,
Menatap dunia,
Dan melihat orang-orang kelaparan.
Membakar dupa,
Mencium bumi,
Dan mendengar derap huru-hara.

Hiburan kota besar dalam semalam,
Sama dengan biaya pembangunan sepuluh desa!
Peradaban apakah yang kita pertahankan?

Mengapa kita membangun kota metropolitan,
Dan alpa terhadap peradaban di desa?
Kenapa pembangunan menjurus kepada penumpukan,
Dan tidak kepada pengedaran?

Kota metropolitan di sini tidak tumbuh dari industri,
Tapi tumbuh dari kebutuhan negara industri asing
Akan pasaran dan sumber pengadaan bahan alam.
Kota metropolitan di sini,
Adalah sarana penumpukan bagi Eropa, Jepang, Cina, Amerika,
Australia, dan negara industri lainnya.

Di manakah jalan lalu lintas yang dulu?
Yang menghubungkan desa-desa dengan desa-desa?
Kini telah terlantarkan
Menjadi selokan atau kubangan.

Jalan lalu lintas masa kini,
Mewarisi pola rencana penjajah tempo dulu,
Adalah alat penyaluran barang-barang asing dari
Pelabuhan ke kabupaten-kabupaten dan
Bahan alam dari kabupaten-kabupaten ke pelabuhan.
Jalan lalu lintas yang diciptakan khusus,
Tidak untuk petani,
Tetapi untuk pedagang perantara dan cukong-cukong
Kini hanyut di dalam arus peradaban yang tidak kita kuasai.
Di mana kita hanya mampu berak dan makan,
Tanpa ada daya untuk menciptakan
Apakah kita akan berhenti sampai di sini?

Apakah semua negara yang ingin maju harus menjadi negara industri?
Apakah kita bermimpi untuk punya pabrik-pabrik
Yang tidak berhenti-hentinya menghasilkan...
Harus senantiasa menghasilkan…
Dan akhirnya memaksa negara lain
Untuk menjadi pasaran bagi barang-barang kita?
……………………………………..
Apakah pilihan lain dari industri hanya pariwisata?
Apakah pemikiran ekonomi kita
Hanya menetek pada komunisme dan kapitalisme?

Kenapa lingkungan sendiri tidak dikira?
Apakah kita akan hanyut saja
Di dalam kekuatan penumpukan
Yang menyebarkan pencemaran dan pengeroposan
Terhadap alam di luar dan alam di dalam diri manusia?
…………….
Kita telah dikuasai satu mimpi
Untuk menjadi orang lain
Kita telah menjadi asing
Di tanah leluhur sendiri.
Orang-orang desa blingsatan, mengejar mimpi,
Dan menghamba ke Jakarta.
Orang-orang Jakarta blingsatan, mengejar mimpi
Dan menghamba kepada Jepang, Eropa, atau Amerika.

Pejambon, 23 Juli 1977

Penulis
M. Misbahul Ulum
Mahasiswa Jurusan Ilmu Komunikasi UGM,

Alat transportasi sebagai wujud kebudayaan[2] dan sistem teknologi dan peralatan[3] senantiasa berkembang. Sebelum kemunculan alat transportasi, kaki yang melekat pada tubuh manusia menjadi alat transportasi paling purba. Pada fase ini, manusia–lebih tepatnya para pemikir atawa filsuf- belum memandang diri dan dunianya dengan kacamata *theosentris* yang dekat dengan kebudayaan mistis dalam pandangan Peursenian[4]. Manusia dan dunia masih berkawan. Belum *diperantarai* tuhan atawa nenek moyang.

Ia belum berupaya melawan daya alam(iah). Maka, kaki manusia dan hewan menjadi saudara dalam mengarungi kehidupan di bumi, sebab, manusia tidak lain ialah hewan. Hanya berbeda soal akal budi. Maka, belum ada perantara yang menengahi dialog manusia-hewan-dunia. Tahap ini bisa dipadankan dengan masa kosmosentrisme Yunani, di mana alam raya masih menjadi pusat perhatian para filsufnya[5], atawa tahap mistis, yang mana manusia masih terkepung kekuatan "asing" di sekitarnya.

Pada tahap selanjutnya[6], hewan mulai dijinakkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia makan. Bersamaan dengan ini, muncullah "benih" tuhan yang menjelma melalui arwah nenek moyang[7]. Dalam transportasi, kekuatan alam seperti angin dan air dipergunakan dan ditaklukkan manusia untuk berpindah sehingga tercipta perahu[8].

Arwah nenek moyang hidup dan menghantui manusia. Sebelum pada akhirnya dibunuh tuhan-tuhan baru yang dibawa agama (baru). Sedang, hewan-

hewan tidak hanya dijinakkan untuk digunakan sebagai makanan dan persembahan upacara keagamaan, akan tetapi dimanfaat juga sebagai tunggangan.[9] Baik demi memenuhi kebutuhan makan maupun peperangan.

Sejarah perkembangan kendaraan tidak bermotor mengalami perkembangan yang signifikan dengan adanya penemuan teknologi roda oleh bangsa Mesopotamia pada 3500 sebelum masehi. Penggunaan roda untuk transportasi dimulai pada kereta perang Mesopotamia pada 3200 SM. Kereta ini digunakan di Eropa dan Amerika selama berabad-abad.[10]

Manusia masih belum mampu menaklukkan daya alamiah dalam transportasi. Pemanfaatan hewan yang merupakan warisan sah alam serta angin dan air yang digunakan berlayar lebih mendekati arti relasi pertemanan daripada penaklukkan alam dengan kemenangan gemilang. Dua kutub yang mewakili transportasi darat dan laut.

Di darat, selain kuda, tercatat juga gajah yang digunakan manusia dalam transportasi[11]. Saat manusia belum mampu menciptakan tandingan daya alam(iah), kecepatan perpindahan pun masih tunduk pada pemberian alam. Belum mampu menandingi kemampuan hewan, angin, aliran air atau kaki manusia sendiri. Kecepatan perpindahan belum dapat terkuasai dan teratur sesuai kehendak manusiawi. Hingga tahun 1800[12]alat pengangkutan masih menggunakan tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga alam. Pengangkutan barang masih terbatas waktu tempuh yang lama.

Teknik mesin (termasuk dalam transportasi) baru mewarnai kehidupan manusia yang sudah memasuki tahap ontologis karena mensyaratkan pengetahuan ilmiah yang muncul di dalamnya.[13] Teknik mesin dalam transportasi tak ubahnya seperti penampakan kekuatan otot manusia dan “tunggangan” hewaninya. Sepeda motor dengan dua roda yang mirip kakinya, mobil dengan kuda, dan kapal andai ikan, serta pesawat yang mendaku burung. Inilah yang dilahirkan oleh manusia modern di bumi.

Manusia Modern dan Transportasinya

Hendaklah manusia jangan diterangkan dengan berpangkal pada mesin, biar komputer pun, tetapi sebaliknya, setiap mekanisme hanya dapat dimengerti bila bertitik tolak dari manusia.[14]

Racun yang diminum Sokrates mencatat kemenangan dewa atas manusia pada abad ke-4 sebelum Masehi. Berpuluh-puluh abad selanjutnya, giliran tuhan dari kekuasaan gerejawi yang menorehkan tinta emas dengan kemenangannya mengirimkan Galileo ke tiang gantungan. Tragedi yang terjadi pada masa akhir abad pertengahan ini juga menandai berakhirnya kekuasaan tuhan dengan lahirnya antroposentrisme. Hingga menemukan aksentuasinya dengan khotbah lantang di abad yang sama, 17 Masehi oleh Descartes, ”aku berpikir maka aku ada (*cogito ergo sum*).” Dengan ini, secara resmi dimulailah lembaran baru manusia modern.

Barangkali kata modernisasi dan juga modernitas menjadi rancu akibat terlalu sering terkata daripada termakna. Meski begitu, menurut Hardiman[15], istilah itu mengacu pada sekumpulan proses akumulatif yang saling memperkuat dalam bidang modal, teknologi, partisipasi politis, pendidikan, sekularisasi kebudayaan; semua ciri ini menjadi tujuan hakikat modernitas.

Sebagai kondisi, istilah ini merujuk pada keadaan di mana sains dan teknologi menggantikan peran tradisi dan agama yang sebelumnya dipegang teguh oleh masyarakat zaman pertengahan. Namun banyak filsuf dan pemikir tak puas dengan hanya menyentuh permukaan dari gejala zaman ini. Anthony Giddens misalnya, menyebut modernitas sebagai suatu kondisi manusia pertama kali mengenal konsep risiko. Sebelumnya, manusia percaya, segala yang terjadi merupakan bentuk penyelenggaraan ilahiah menurut kondratnya.[16]

Konsep risiko ini sebenarnya bisa dibaca dari peralihan paradigma. Seperti yang diungkapkan Franz Magnis Suseno[17], inti dari kebudayaan modern ialah peralihan paradigma: dari cara manusia memandang diri dan dunianya secara theosentris kepada cara memandang yang anthroposentris. Dari Tuhan ke Manusia.

Jalur yang dilewati paradigma itu sekurang-kurangnya melewati tiga proses. Mulai dari kosmosentrisme para filsuf Yunani kemudian lewat teosentrisme filsafat Abad Pertengahan dan, sebagai batu loncatan modernitas, ialah gerbang antrophosentrisme humanisme pra-Renaisance petualangan rohani dan intelektualnya membawa manusia pada dirinya sendiri.[18] Modernitas menemukan aktualisasi dan aksentualisasi setidaknya, sejak Descartes dengan semboyan “Aku berpikir maka aku ada”, serta ditandai gairah yang

sangat besar untuk kebebasan manusia secara universal. Keyakinan yang menandai para perintis (proses) modernisasi Barat adalah bahwa kebebasan itu dapat diraih lewat penggunaan rasio sampai tak terbatas, kalau perlu dengan menerjang batas-batas yang ditetapkan berdasarkan iman kepercayaan agama[19].

Jiwa modernitas, sejauh dapat dirumuskan dalam premis-permis nilai, menurut Hardiman[20], tak lebih dari tiga gelintir. Pertama, yang modern itu seharusnya mengutamakan kesadaran diri sebagai subjek. Dengan begitu, orang modern memperhatikan soal hak asasi, fungsi ilmu pengetahuan, otonomi pribadi, dan demokrasi. Kedua, yang modern itu seharusnya kritis. Artinya, orang modern cenderung mengeliminir prasangka-prasangka dari tradisi, memiliki gairah untuk mengaji penghayatan, dan mempersoalkan dimensi autoritas yang *taken for granted*. Ketiga, yang modern itu seharusnya progresif. Yakni mengadakan perubahan-perubahan yang secara kualitatif baru. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, bentuk-bentuk organisasi sosial modern, juga kesadaran akan pentingnya transformasi sosial, bahkan revolusi sosial. Ketiga ciri modernitas ini tidak bisa dipisahkan, harus dicecap secara bersamaan oleh realitas.

Tiga buah jiwa itu setidaknya dapat menjadi ciri manusia yang mendiami jagad modernitas. Oleh karena itu, maka Hardiman, mencirikan manusia modern yang ditandai oleh sebuah *proses* individuasi, distansi, progres, rasionalisasi, dan sekularisasi[21]. Lalu[22] C. Kluchohn[23], seorang antropolog, mencoba mencirikan manusia dengan bukunya yang berjudul *Mirror of Man*. Katanya, ciri-ciri orang modern itu ada 5. Pertama, punya sikap positif terhadap hidup. Kedua, punya orientasi karya yang tinggi. Ketiga, punya orientasi ke masa depan. Keempat, punya hasrat menguasai alam. Kelima, individualistis.

Sedangkan Alex Inkeles memberikan sembilan ciri orang modern. Pertama, punya sikap terbuka terhadap perubahan. Kedua, punya opini terhadap masalah yang timbul di sekitarnya. Ketiga, orientasi ke masa depan. Kelima, punya keyakinan bisa mempengaruhi, bukan dipengaruhi. Keenam, segala sesuatu di dunia ini bisa diperhitungkan bukan nasib-nasiban. Ketujuh, menghargai nilai diri dan orang lain. Kedelapan, yakin akan faedah ilmu dan teknologi. Kesembilan, percaya bahwa tiap hasil yang diperoleh semata-mata berkat jasa yang diberikan, bukan sebab-sebab lain, *distributive-justive*.

Dari manusia jagad modern dengan para pemikir garis depannya inilah ilmu pengetahuan tersebar luas dan berbagai penemuan digali, termasuk dalam bidang transportasi. Baron Karl Drais von Sauebronn yang didapuk sebagai penemu sepeda pertama kali pada 1817. Bentuknya masih sederhana, terbuat dari kayu dilengkapi dengan setir serta roda dan pengendaranya harus menjejakkan kainya ke tanah. Ia hanya menyempurnakan "mainan" dua roda tak stabil yang ditemukan Comte Mede de Sivrac pada tahun 1780.[24]

Sejak abad ke-12 penemuan manusia selalu meningkat. Diiringi dengan kecepatan kendaraan yang dirakitnya.[25] Sejak penemuan mesin uap oleh James Watt pada abad ke-18, daya alam(iah) sudah bisa ditaklukkan manusia. Teknik mesin sebagai "anak kandung" manusia telah berhasil menciptakan tenaga yang meskipun dari alam, tetapi dapat melampaui kehendak alam(iah) dalam perpindahan dengan ketundukan kecepatan sesuai hasrat manusia.

Empat tahun sesudah James Watt, Nicolas Cugnot berhasil membuat

traktor bertenaga uap. Di kemudian hari, penemuan Cugnot ini disempurnakan oleh Richard Trevithick dengan pembuatan lokomotif pertamanya di Wales yang diuji pertama kali pada 2 Februari 1804. Lalu, lokomotif penumpang dibuat 25 tahun sesudah Trevithick oleh Peter Cooper di Amerika Serikat guna perusahaan Baltimore and Ohio bernama Thumb.[26]

Semua jenis kendaraan yang disebutkan di atas masih masuk dalam kategori tidak bermotor. Kendaraan bermotor baru dikenal pada pertengahan abad ke-19 dengan diketemukannya mobil. Titik tolak bagi sejarah mobil dibuat di Jerman oleh Gottlieb Daimler dan Wilhelm Maybach. Sedangkan, mobil yang diproduksi secara massal pertama ialah Curved Dash Odlsmobile oleh Ransum E. Olds di Amerika. Akan tetapi, sebagai industri modern, mobil baru diproduksi Henry Ford dari Detroit, Amerika Serikat dengan tenaga bensin pada 1896 dan berhenti hingga 18 juta mobil berhasil meluncur di jalanan bumi.[27] Belakangan, sepeda motor baru dirintis oleh Eugene dan Michel Werner, Prancis pada tahun 1897.[28]

Kekalahan Manusia

Sebagai hasil karya manusia, penciptaan moda transportasi dalam artinya yang pertama berarti sebuah peristiwa kebudayaan. Manusia, melalui kemajuan ilmu pengetahuannya, berhasil menciptakan sebuah alat bagi kemudahan mobilitasnya. Sayang, segala penemuan dan kejayaan manusia itu hanya terjadi di bumi belahan Barat. Ilmu pengetahuan tumbuh subur, masyarakat Barat tambah makmur, teknologi mulai menjamur, akan tetapi penjajahan terhadap Timur juga teratur.

Diketemukannya mesin beberapa ratus tahun yang lampau memungkinkan berkembangnya peradaban industrialis. Pertumbuhan peradaban industrialis ini mencapai tingkat kemajuan tertentu yang ditengarai sebagai revolusi industri yang berlangsung di Inggris. Tersedianya mesin (teknologi) transportasi memungkinkan terjadinya revolusi industri dan belakangan revolusi industri diduplikasi oleh negara-negara lain.

Peradaban industrialis, meski tidak menyebar secara merata, namun menjangkau seluruh bumi. Penguasaan teknologi transportasi oleh Inggris memungkinkan negeri ini menjadi penguasa dunia. Sejalan dengan perkembangan imperium Inggris, negara-negara yang terlebih dahulu mengenyam peradaban industrialis berhasil mengapling berbagai permukaan bumi ini sebagai koloni. Kolonialisme menjamah berbagai penjuru bumi dengan difasilitasi teknologi transportasi yang tersedia waktu itu, utamanya pelayaran dan perkeretaapian.[29] Tidak berlebihan bila mengatakan, akibat daya perpindahan yang membonceng teknologi perang dan strategi dagang yang canggih ini pula Nusantara akhirnya dapat terjajah. Artinya, tidak –atau belum—akan ada penjajahan tanpa laku perpindahan dengan hasrat penguasaan.

Selain memuluskan penjajahan, pembangunan sarana dan prasarana transportasi juga menghabiskan keringat dan nyawa ribuan rakyat Indonesia. Teknik melapis permukaan jalan raya "modern" pertama kali direkayasa oleh John McAdam di Bristol, Inggris, pada tahun 1815[30]. Sedang di jalan Anyer-Panarukan rekayasa itu menemukan praktik dan korbannya. Jalan ini telah menjadi kuburan terpanjang demi kelancaran pengiriman laba penajajahan.[31] Realitas historis itu menunjukkan bahwa fenomena transportasi Indonesia masa lalu ternyata hanya menjadi hamba dari kepentingan politik-ekonomi tertentu.

"Selain memuluskan penjajahan, pembangunan sarana dan prasarana transportasi juga menghabiskan keringat dan nyawa ribuan rakyat Indonesia."

Sebagai interaksi antardua kebudayaan, pengenalan Indonesia akan transportasi berarti menandai sebuah pergesekan antara dua kebudayaan. Perkembangan peradaban pada abad-abad terakhir ini, abad 19 atau jauh sebelum itu yakni ketika terjadi kolonialisme peradaban Barat terhadap peradaban Timur memperagakan betapa lemahnya yang disebut kedua dalam mengadopsi aspek-aspek sosial budaya, bahkan ideologi dari Barat. Dalam hal ini, Bagaimana suatu sistem kebudayaan masuk ke sistem kebudayaan lain, sejarawan Arnold J. Toynbee[32] merumuskan empat dalil mengenai radiasi budaya.

Pertama, aspek —Koentjaraningrat menyebutnya sebagai unsur— budaya selalu masuk tidak secara

keseluruhan, melainkan secara individual. Kebudayaan Barat, terutama yang masuk ke Timur pada abad 19, tidak masuk secara keseluruhan. Dunia Timur, termasuk Indonesia, tidak mengadopsi seluruh budaya Barat, melainkan mengambil aspek-aspeknya seperti teknologi. Teknologi memang merupakan aspek yang paling mudah diserap. Industrialisasi di Turki, Mesir, dan Indonesia merupakan pengaruh kebudayaan Barat.

Dalam kebudayaan transportasi, Indonesia hanya menjadi, meminjam istilah Kleden[33], resipien kebudayaan lain. Ia hanya menjadi konsumen industri transportasi negara lain tanpa bisa menciptakannya sendiri sepenuhnya. Kalaupun memproduksi sendiri, jumlahnya masih terbilang sedikit dan lebih dekat dengan artian merakit.

Musababnya disinyalir karena sumber daya manusia Indonesia kurang berkembang, termasuk dalam riset dan ilmu pengetahuan. Selain hanya menjadi konsumen dalam ilmu pengetahuan, manusia Indonesia juga menjadi lengah terhadap pembentukan industri hulu seperti masa penjajah tempo dulu. Walhasil, hampir semua bidang industri Indonesia, termasuk dalam transportasi seperti pesawat, mobil, serta sepeda (motor) semua *assembling*. Alat berproduksi dan bahan bakunya diimport.[34]

Sekilas, memang nampak adanya sebuah kemenangan Asia, terutama China, Jepang, India dan Korea. Bahkan ada yang mensinyalir bahwa 46 % dari sepeda motor yang ada dunia ialah berasal dari China.[35] Mirip seperti roda sejarah yang sedang diputar, di abad pertama masehi, Asia menyumbang hingga 76,3 % produk domestic burto (PDB) global. Eropa Barat pada waktu itu hanya 10,8 %. di tahun 1.000 Masehi, kontribusi Eropa Barat pada PDB global cuma 8,7 %. Sebaliknya, Asia turun sedikit menjadi 70,3 %. Keseimbangan ini mulai bergeser dengan Revolusi Industri. Di tahun 1820, andil Eropa Barat naik hingga 23,6 %, sementara Asia turun menjadi 59,2 %. Di sekitar masa ini, "rating" Barat dengan tingkat PDB yang signifikan (maksudnya di sini Amerika Serikat, Kanada, Australia, Selandia Baru), mulai terbentuk. Artinya, kebangkitan Barat terjadi sangat cepat dalam 200 tahun terakhir[36], terutama berkat ilmu pengetahuan dan teknologi termasuk transportasi yang dikuasai.

Sukses negara-negara itu, terutama China, Jepang, India, dan Korea ialah berkat pilar-pilar kemajuan Barat. Kishore Mahbubani menyebutnya ada tujuh pilar. Pertama, ekonomi pasar bebas. Kedua, sains dan teknologi. Ketiga, meritokrasi. Keempat, pragmatisme. Kelima, budaya perdamian. Keenam, aturan hukum. Ketujuh, pendidikan.[37]Sayang, Indonesia belum mampu mengenyam ketujuhnya dengan sempurna. Hasilnya, dalam pertarungan pertransportasian, negara kita tetap dalam subordinat bawah. Mirip masa penjajahan.

Dengan kata lain, dalam peta pertarungan transportasi di atas *ring* kebudayaan, Indonesia masih dalam kawasan pinggiran. Persis kata Rendra, "Kota metropolitan di sini tidak tumbuh dari industri/Tapi tumbuh dari kebutuhan negara industri asing/Akan pasaran dan sumber pengadaan bahan alam/Kota metropolitan di sini/Adalah sarana penumpukan bagi Eropa, Jepang, Cina, Amerika, Australia, dan negara industri lainnya". Ia lalu menutup puisinya dengan "Kita telah dikuasai satu mimpi/Untuk menjadi orang lain/Kita telah menjadi asing/Di tanah leluhur sendiri/Orang-orang desa blingsatan, mengejar mimpi/ Dan menghamba ke Jakarta/Orang-orang Jakarta blingsatan/mengejar mimpi/

Dan menghamba kepada Jepang, Eropa, atau Amerika. Puisi Rendra tentang “mimpi” serasa baru kemarin sore, hingga Daniel Dhakidae juga menyamakan fenomena ini sebagai elegia pusat[38] dan Nirwan Dewanto menyebut sebagai industri citra[39]. Lalu, kapan kira-kira, periode tanpa pusat dimulai?[40]

Dalil kedua, kekuatan menembus dari satu aspek budaya berbanding terbalik dengan nilai budaya. Makin dalam, makin tinggi nilai aspek budaya, makin sulit untuk diterima. Jika kebudayaan Barat dipecah-pecah, terkandung di dalamnya aspek-aspek teknologi, cita-cita artistik, etika dan agama. Agama merupakan aspek budaya yang mempunyai nilai terdalam, sehingga agama-agama Barat, sulit sekali masuk ke dunia Timur.

Tetapi, teknologi Barat sangat mudah masuk. Kenapa demikian? Jawabnya adalah karena teknologi merupakan lapisan terluar dan paling sedikit nilai budayanya. Yang paling banyak dikandung teknologi ialah nilai kegunaannya. Sebagai demikian, ketika peradaban masuk ke masyarakat lain, dia dipecah-pecah sehingga masyarakat mampu meyaring mana nilai terluar, mana nilai terdalam. Lapisan luar mudah diterima, lapisan dalam sulit diterima. Tiongkok misalnya, sejak abad 17 sudah berhubungan dengan Barat, tetapi tidak terpengaruh oleh kebudayaan Barat. Juga jepang. Kendati pun sejak abad 19 Jepang menerima teknologi Barat, Jepang tetap menolak agama dan nilai nilai Barat. Teknologi memang mempunyai kekuatan yang sangat tinggi dalam menembus kebudayaan lain.

Dalam aspek ini, transportasi sebagai teknologi yang menjadi aspek terluar dan paling sedikit nilai budayanya, masuk ke Indonesia seperti membalikkan tangan kiri. Tinggal tanda tangan import, kendaraan bermotor akan segera dikirim oleh pengimpor. Masuklah kebudayaan transportasi dengan mudah.

Akan tetapi, kegunaan hasil konsumsi transportasi Indonesia masih jauh dari pemanfaatan yang maksimal akan nilai kegunaannya. Mobilitas di kota-kota Indonesia terhambat akibat tingkat konsumsi masyarakat akan kendaraan yang dahsyat. Padahal menurut Max Weber[41], sikap mental yang menghasilkan modernisasi ialah etika Protestan, yakni identifikasi apa yang efisien, berguna, dapat mencapai target material, sebagai suatu yang masuk akal, sedang di luar kemungkinan manipulasi teknis itu dianggap tidak masuk akal. Weber menyebut struktur mental itu sebagai Zweckrationalitat (rasionalitas tujuan). Artinya, dengan kemacetan yang terjadi di kota-kota Indonesia, identifikasi terhadap apa yang efisien, berguna, bahkan masuk akal, masih belum bisa dilakukan oleh masyarakat Indonesia secara maksimal.Tidak adakah yang lebih efisien, berguna, dan mencapai target kecepatan yang maksimal ketimbang mempertahankan kemacetan yang tidak masuk diakal?

Tujuan teknologi (serta) transportasi guna memudahkan dan mempercepat aktivitasnya terbantah oleh fenomena kemacetan. Dengan kata lain, manusia-manusia Indonesia yang hidup di kota-kota belum sepenuhnya modern. Masih dalam dualisme ekonomi, kata Boeke. Dualisme ekologi, ujar Geertz (1963). Dualisme teknologi, imbuh Benjamin Higgins (1956). Dualisme Finansial, tambah Hla Myint (1967). Sedang, kata Nirwan Dewanto, “dunia antara”[42], yang sayangnya tidak dimiliki Indonesia.

Dalil *ketiga*, satu aspek budaya akan menarik aspek-aspek lain. Jika satu aspek budaya, teknologi misalnya, sudah masuk ke dalam masyarakat. Aspek itu akan menarik aspek budaya lain. Contoh yang diberikan Toynbee adalah ketika Muhammad Ali di Mesir pada awal abad 19 hendak memperbaiki armada kapalnya. Ali mendatangkan para ahli dari Inggris. Para ahli itu membangun pelabuhan di Alexandria. Di pelabuhan itu yang masuk adalah teknologi. Tetapi ternyata, masuknya teknologi diikuti oleh masuknya aspek-aspek lain. Karena para ahli Inggris tersebut memerlukan perawatan kesehatan, masuklah budaya rumah sakit. Dengan masuknya rumah sakit, masyarakat Mesir mulai membandingkan dan mempertimbangkan tradisi kesehatannya dengan tradisi kesehatan Barat. Orang Mesir mulai mengenal dan terbiasa masuk rumah sakit. Terjadilah perubahan. Jika dalam tradisi Mesir sebelumnya, wanita muslim tidak pergi ke dokter laki-laki, karena adanya rumah sakit—ditambah rumah bersalin--, lahirlah perubahan pandangan terhadap etik pergaulan antara pria dan wanita. Terbukti kemudian bahwa aspek terluar kebudayaan pun mampu merembes ke aspek-aspek lainnya.

Tarikan aspek kebudayaan lain yang dihasilkan transportasi Indonesia ialah menjadikan manusia desa menjadi manusia kota. Transportasi memungkinkan produk dari kawasan pinggiran dijual ke kawasan perkotaan, namun yang tidak jarang terjadi adalah kawasan perkotaan lebih terlayani. Pengembangan transportasi memungkinkan kebutuhan di pusat-pusat kekuasaan dan modal tercukupi kebutuhannya.

Data produksi mobil dunia

Rank	Countries	Amount	Date
1	China:	13,897,083	2010
2	Japan:	8,307,382	2010
3	Germany:	5,552,409	2010
4	Korea, South:	3,866,206	2010
5	Brazil:	2,828,273	2010
6	India:	2,814,584	2010
7	United States:	2,731,105	2010
8	France:	1,922,339	2010
9	Spain:	1,913,513	2010
10	Mexico:	1,390,163	2010
11	Iran:	1,367,014	2010
12	United Kingdom:	1,270,444	2010
13	Russia:	1,208,362	2010
14	Czech Republic:	1,069,518	2010
15	Canada:	968,860	2010
16	Poland:	785,000	2010
17	Turkey:	603,394	2010
18	Italy:	573,169	2010
21	Indonesia:	528,200	2010
22	Malaysia:	522,568	2010
23	Argentina:	508,401	2010
24	Romania:	323,587	2010
25	Belgium:	313,520	2010
26	South Africa:	295,394	2010
27	Taiwan:	251,490	2010
28	Australia:	205,334	2010
29	Slovenia:	195,207	2010
30	Sweden:	177,084	2010
31	Hungary:	165,000	2010
32	Uzbekistan:	130,400	2010
33	Portugal:	114,563	2010
34	Austria:	86,000	2010
35	Ukraine:	75,261	2010
36	Netherlands:	48,025	2010
37	Egypt:	44,480	2010
38	Philippines:	40,324	2002
39	Colombia:	19,536	2002
40	Morocco:	17,000	2002
41	Pakistan:	15,736	2002
42	Vietnam:	12,082	2002
43	Venezuela:	11,610	2002
44	Finland:	6,500	2010
45	Chile:	6,360	2002
46	Serbia and Montenegro:	5,620	2010
47	Uruguay:	3,579	2002
48	Botswana:	1,605	2002
49	Kenya:	500	2002
50	Libya:	0	0000-00-00

World Car Production Statistics 2010

Sumber: *http://www.nationmaster.com/graph/ind_car_pro-industry-car-production*

Oleh sebab itu pengembangan transportasi biasanya dilakukan dari pusat kekuasaan dan akumulasi modal. Artinya, pembangunan sarana dan prasarana transportasi dikembangkan untuk membuka isolasi daerah-daerah tertentu.[43]

Dengan bahasa lain, transportasi justru membesarkan kawasan perkotaan[44], yang, pada akhirnya, menggusur kawasan pinggiran dan pedesaan. Sebab, teori pengembangan wilayah Indonesia, dengan transportasi sebagai elemen pentingnya, masih menganut kutub-kutub pertumbuhan (*growth poles*). Bahwa pusat-pusat pertumbuhan yang berada di kota-kota besar dan pusat pemerintahan memiliki fungsi penting dalam mengembangkan seluruh kawasan.[45]

Kebudayaan kota pada akhirnya merasuk dan merembes ke desa-desa melalui transportasi yang dibawanya. Sebab, manusia adalah makhluk yang dibentuk oleh kebudayaannya[46], maka transportasi yang berasal dari kota akan membentuk orang desa seperti orang kota. Padahal, entitas kota dan desa harus dipandang sebagai dua hal berbeda dengan perlakuan berbeda yang saling mengisi. "Tidak bisa dilihat secara hierarkis. Desa dan kota saling bersimbiosis. Tidak dipandang secara sendiri-sendiri," ujar Susetiawan[47]."Kebudayaan kota dan kebudayaan desa tak dapat dipandang sebagai dikotomi. Kedua kebudayaan tersebut tidaklah terpisah secara tegas dan tajam. Antara kota dan desa, terjadi saling memberi," imbuh Umar Kayam[48].

Dalil keempat, aspek budaya yang di tanah asalnya tidak berbahaya bisa saja menjadi berbahaya di masyarakat yang didatangi. Toynbee memberi contoh nasionalisme. Nasionalisme sebagai ideologi baru yang baru berkembang pada abad 19 di eropa sebagai akibat tumbuhnya negara-negara nasional yang berproses sejak abad 17, masuk ke dunia Timur, terutama Timur tengah. Ketika nasionalisme sebagai isme, sebagai ideologi nasinoal masuk ke Timur Tengah, dia telah melahirkan budaya. Nasionalisme yang di Barat sendiri merupakan ideal yang melandasi evolusi historis dan perkembangan sosial-budaya masyarakat Barat, masuk ke Timur Tengah di mana budaya islam dominan. Masuknya nasionalisme ke Timur Tengah justru mengancam pertumbuhan dan keutuhan dunia islam. Karena itu, sesudah perang dingin I, timbullah negara-negara baru di Timur Tengah. Nasionalisme yang di Barat tidak berbahaya, ketika masuk Timur tengah menjadi sangat berbahaya.

Salah satu keberbahayaan transportasi ialah akibat yang ditimbulkannya, yakni perubahan iklim di dunia karena peningkatan Gas Rumah Kaca (GRK) di atmosfer. IPCC[49] (2006) menyatakan bahwa telah terjadi peningkatan emisi GRK sebesar 70% dari tahun 1970 hingga 2004, dan CO2 merupakan gas terpenting pada elemen GRK tersebut. Terjadi juga peningkatan emisi gas atau emisi CO2 sebesar 80% dari 1970-2004 sebesar 21 Gigaton (Gt) hingga 38 Gigaton. Kandungan emisi CO2 tersebut adalah sekitar 77% terhadap total GRK. GRK pada periode 1995-2004 juga ternyata meningkat dibandingkan dengan

ilustrasi: *BALAIRUNG/Eka*

OICA correspondents survey

ALL VEHICLES	2009	2010	% change
EUROPE	17,055,842	19,822,626	+16.2%
- EUROPEAN UNION 27 countries	**15,289,992**	**17,102,459**	**+11.9%**
- EUROPEAN UNION 15 countries	**12,242,621**	**13,826,044**	**+12.9%**
Double Counts Austria / Germany	*0*	*0*	
Double Counts Austria / Japan	*0*	*0*	
Double Counts Belgium / Germany	*-88,873*	*-51,625*	*-41.9%*
Double Counts Italy / EU	*-3,886*	*-4,346*	*+11.8%*
Double Counts Portugal / Japan	*-5,487*	*-10,031*	*+82.8%*
Double Counts Portugal / Spain	*0*	*0*	
AUSTRIA	72,334	104,997	+45.2%
BELGIUM	537,354	555,302	+3.3%
FINLAND	10,971	6,665	-39.2%
FRANCE	2,047,693	2,229,421	+8.9%
GERMANY(1)	5,209,857	5,905,985	+13.4%
ITALY	843,239	838,400	-0.6%
NETHERLANDS	76,751	94,106	+22.6%
PORTUGAL	126,015	158,723	+26.0%
SPAIN	2,170,078	2,387,900	+10.0%
SWEDEN (2)	156,436	217,084	+38.8%
UNITED KINGDOM	1,090,139	1,393,463	+27.8%
- EUROPEAN UNION New Members	**3,047,371**	**3,276,415**	**+7.5%**
Double Counts Slovakia / Czech republic			
Double Counts Slovakia/ / Germany	0	0	
CZECH REPUBLIC	983,243	1,076,385	*+9.5%*
HUNGARY	214,543	211,461	-1.4%
POLAND	878,998	869,376	-1.1%
ROMANIA	296,498	350,912	+18.4%
SLOVAKIA	461,340	556,941	+20.7%
SLOVENIA	212,749	211,340	-0.7%
- OTHER EUROPE	**896,245**	**1,625,610**	**+81.4%**
SERBIA	16,738	18,033	+7.7%
CIS	**879,507**	**1,607,577**	**+82.8%**
Double Counts Ukraine / World	*-44,220*	*-52,330*	*+18.3%*
RUSSIA	725,012	1,403,244	+93.5%
BELARUS	11,520	16,650	+44.5%
UKRAINE	69,295	83,133	+20.0%
UZBEKISTAN	117,900	156,880	+33.1%
TURKEY	**869,605**	**1,094,557**	**+25.9%**
AMERICA	12,562,420	16,641,416	+32.5%
- NAFTA	**8,782,931**	**12,177,590**	**+38.7%**
CANADA	1,490,482	2,071,026	+39.0%
MEXICO	1,561,052	2,345,124	+50.2%
USA	5,731,397	7,761,440	+35.4%
- SOUTH AMERICA	**3,779,489**	**4,463,826**	**+18.1%**
Double counts Venezuela / World	*-74,771*	*-74,178*	**-0.8%**
ARGENTINA	512,924	716,540	+39.7%
BRAZIL	3,182,923	3,648,358	+14.6%
CHILE	3,250	4,700	+44.6%
COLOMBIA	28,199	41,714	+47.9%
ECUADOR	15,309	22,335	+45.9%
PERU	0	0	
URUGUAY	0	0	
VENEZUELA	111,655	104,357	-6.5%
ASIA-OCEANIA	31,760,155	40,900,579	+28.8%
Double Counts Asia / world	*0*	*0*	
Double Counts China / world	*-113,370*	*-114,774*	*+1.2%*
Double Counts Thailand / world	*0*	*0*	
AUSTRALIA	227,283	243,495	+7.1%
CHINA	13,790,994	18,264,667	+32.4%
INDIA	2,641,550	3,536,783	+33.9%
INDONESIA	464,816	702,508	+51.1%
IRAN	1,394,075	1,599,454	+14.7%
JAPAN	7,934,057	9,625,940	+21.3%
MALAYSIA	489,269	567,715	+16.0%
PAKISTAN	109,433	152,970	+39.8%
PHILIPPINES	50,419	65,625	+30.2%
SOUTH KOREA	3,512,926	4,271,941	+21.6%
TAIWAN	226,356	303,456	+34.1%
THAILAND	999,378	1,644,513	+64.6%
VIETNAM	32,969	36,286	+10.1%
AFRICA	413,451	493,084	+19.3%
Double Counts Egypt / world	*-33,570*	*-33,570*	*+0.0%*
Double Counts South Africa / world	*-65,920*	*-79,800*	*+21.1%*
BOTSWANA	0	0	
EGYPT	92,339	92,339	+0.0%
KENYA	0	0	
LIBYA	0	0	
MOROCCO	46,679	42,066	-9.9%
NIGERIA	0	0	
SOUTH AFRICA	373,923	472,049	+26.2%
SUDAN	0	0	
TUNISIA	0	0	
ZIMBABWE	0	0	
OTHERS			
TOTAL	61,791,868	77,857,705	+26.0%

(1) Official figures include Belgian GM assembly.

(2) Official figures take account of Swedish manufacturers world production; in this report, we only use the vehicles produced in Sweden, and the vehicles for which Volvo Trucks does not specify the country of production..

Estimate

Sumber :Febri Zukhruf, Russ Bona Frazila, Sony S Wibowo. 2010. *Ektifitas Jalur Sepeda Motor Pada Jalan Perkotaan Menggunakan Model Simulasi-Mikro* dalam Jurnal Transportasi Vol. 10 No. 1 April 2010: 24

Pembagian Moda di Daerah Urban

	Mobil	Angkutan Umum	Bersepeda	Berjalan kaki	Lain-lain
Austria	39 %	13 %	9 %	31 %	8 %
Canada	74 %	14 %	1 %	10 %	1 %
Denmark	42 %	14 %	20 %	21 %	3 %
France	54 %	12 %	4 %	30 %	0 %
Germany	42 %	11 %	10 %	27 %	0 %
Netherlands	44 %	8 %	27 %	19 %	1 %
Sweden	36 %	11 %	10 %	39 %	4 %
Switzerland	38 %	20 %	10 %	29 %	3 %
UK	62 %	14 %	8 %	12 %	4 %
USA	84 %	3 %	1 %	9 %	2 %

Sumber: Pucher dan Lefevre, 1996 dalam Darmaningtyas. Non-Motorized Transportation: Sejarah dan Fakta yang Terlupakan. Jurnal Wacana Insist. Tahun 2005. Hal 80

yang terjadi pada rentang 1970-1994. Pada rentang 1995-2004 pertumbuhan GRK mencapai 0,92 Gt per tahun sedangkan pada 1970-1994 hanya 0,43 Gt per tahun.

Peningkatan GRK ini disebabkan oleh tiga sektor utama, yaitu energi, transportasi, dan industri. Terdapat 3 sektor lain yang mempengaruhi tetapi dengan tingkat pertumbuhan rendah, yaitu bangunan permukiman dan komersial serta kehutanan, termasuk pembakaran hutan dan pertanian. Sektor energi berpengaruh 25,9%, industri 19,4%, transportasi 13,1%, kehutanan, 17,4%, pertanian 13,5%, bangunan permukiman dan komersial 7,9%, serta sampah-air buangan sebesar 2,8%. Tiga yang pertama barangtentu menyangkut transportasi. Energi, industri, dan (pemakaian) transportasi itu sendiri.

Di Jerman yang merupakan salah satu inisiator dan produsen mobil, kecenderungan penggunaan mobil pribadi mulai menurun sejak 1970. Sedang di Indonesia, pada tahun itu baru menampakkan peningkatannya.[50] Artinya, saat di negeri asalnya sudah usang dan diamini sebagai keberbahayaan, di sini malah menjadi barang*lux*yang diperebutkan. Indonesia tak ubahnya hanya mengonsumsi sampah buangan industri transportasi dari negara lain.

Tak heran bila dalam *Energi, Geschwindigkeit und Soziale Gerechtigkeit* (Zurich 1973), Ivan Illich kala itu dengan geram mengatakan, "Kompleks raksasa industri dan bisnis mobil beserta segala struktur sampingnya inilah yang semakin diderita sebagai yang membelenggu bangsa demi enaknya 1,5 % kaum yang punya."[51] Romo Mangunwijaya[52] kemudian menyimpulkan dengan hukum ekonomi umum yang berbunyi, "apabila suatu produk menelan lebih banyak energi per-kepala daripada ukuran kritis tertentu, produk itu akan menuntut suatu monopoli yang terus-menerus minta menjalar, sampai dapat puas. Monopoli itu berupa paksaan pada seluruh masyarakat untuk menyesuaikan diri dengan kebutuhan produk yang paling banyak menelan energi. Sementara

itu masyarakat dipaksa puas dengan jumlah energi minimal agar seluruh mekanisme sistem monopoli tetap berputar."

Sampai di sini, kita telah menyaksikan bahwa transportasi yang diciptakan manusia pada akhirnya berubah seperti berhala yang banyak tingkah. Sesekali mengatur manusia dan acapkali merepotkannya. Sebuah tragedi pertengkaran serta perebutan kuasa dan laba antar manusia yangtak pernah puas, yang kalah atas buatannya sendiri.

Padahal, T. Jacob pernah mewanti-wanti. "Jika kita sudah mengetahui ilmu (apa, bagaimana) dan teknologi (dapat dijadikan apa), maka kita wajib naik ke tahapan etika (bolehkah, baikkah), karena kalau tidak, teknologi akan menjadi bintang buas yang siap menerkam kita. Etika perlu untuk memberi bingkai, pagar, rambu-rambu dan pembimbing kita dalam mengarungi hidup bersama ilmu dan teknologi. Semua dosa besar yang pernah dibuat oleh manusia adalah karena pelanggaran etika," tulisnya.[53]

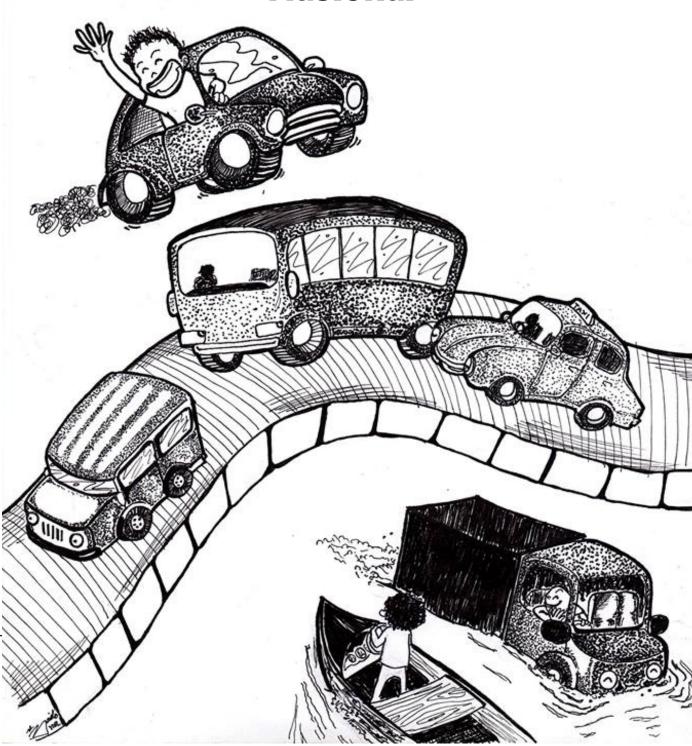
Lalu, apa yang kita harap(laku)kan? Meninggalkan transportasi sebagai jejak arkeologis yang menumpuk untuk anak cucu sebagai lontar sejarah? Itupun kalau belum habis (hancur) dunia termakan oleh manusia yang tak pernah puas seperti binatang buas. Maka, "ajarilah manusia khilaf menolak nafsu yang terpendam dalam sebuah kata untung: Ajari dia bahwa negeri sendiri bertumpuk ketangguhan, sekalipun amat papa, mungkin masih menyimpan setumpuk berkah," khotbah Oliver Golsdsmith dalam *The Deserted Village* pada tahun 1770-.[54]" Mengapa percaya pada iklan, jika di tanah sendiri punya sepasang kaki untuk berdiri?," imbuh Imam Budi Santosa dalam *Orang-orang Sepeda Bantul – Yogya* sebagai penutup dengan ajakan berupa pertanyaan yang mensyaratkan teguhnya keyakinan dan keberanian[55].

Catatan akhir

1. Rendra. 1993. Potret Pembangunan dalam Puisi. Pustaka Jaya: Jakarta. Hal. 68-70
2. Di sini penulis menggunakan kategoriasasi wujud kebudayaan yang ketiga, yakni sebagai benda-benda hasil karya manusia. Koentjaraningrat kemudian membagi wujud kebudayaan menjadi tiga. Pertama, wujud kebudayaan sebagai suatu ide-ide, gagasan, nilai-nilai, norma, peraturan dan sebagainya. Kedua, wujud kebudayaan sebagai suatu kompleks aktivitas kelakuan berpola dari manusia dalam masyarakat. Ketiga, wujud kebudayaan sebagai benda-benda hasil karya manusia. Periksa Koentjaraningrat. Kebudayaan Mentalitas dan Pembangunan. 1974. Gramedia pustaka utama: Jakarta. Hal. 5. Periksa juga Koentjaraningrat. 1983. Pengantar Ilmu Antropolgi. Aksara Baru: Jakarta. Hal 188-189. Koentjaraningrat diilhami oleh anjuran Talcott Parsons dan A.L. Kroeber untuk membedakan secara tajam wujud kebudayaan sebagai suatu sistem dari ide-ide dan konsep-konsep dari wujud kebudayaan sebagai suatu rangkaian tindakan dan aktivitas manusia yang berpola. Lihat A.L. Kroeber, Talcot Parsons, *The Concept of Culture and Social System*. American Sociological Review, XXIII – 5 (1958). Hal 582-583. Koentjaraningrat akhirnya mendasarkan pendapatnya tentang wujud kebudayaan ini pada pendapat J. J. Honingman yang membedakan tiga "gejala kebudayaan", yakni 1) *ideas* 2) *activities* 3) *artifacts*.
3. Demikian dengan pengertian ini. Penulis juga menggunakan pembagian Koentjaraningrat. Dalam tulisan ini, transportasi diartikan dan dimasukkan juga sebagai sistem teknologi dan peralatan. Menurut Koentjaraningrat, unsur-unsur kebudayaan universal yang mendiami setiap sudut bumi ada 7. Pertama, sistem religi dan upacara keagamaan. Kedua, sistem dan organisasi kemasyarakatan. Ketiga, sistem pengetahuan. Keempat, bahasa. Kelima, kesenian. Keenam, sistem mata pencaharian hidup. Ketujuh, sistem teknologi dan peralatan. Periksa Opcit. Koentjaraningrat. Hal 2. Periksa juga Koentjaraningrat. 1983. Pengantar Ilmu Antropolgi. Aksara Baru: Jakarta. Hal 205-206.
4. Peursen membagi tiga kebudayaan manusia. 1) Alam pikiran *mitis*, yang dimaksud dengan tahap mitis ialah sikap manusia yang merasakan dirinya terkepung oleh kekuatan-kekuatan gaib sekitarnya, yaitu kekuasaan dewa-dewa alam raya atau kekuasaan kesuburan, seperti dipentaskan dalam mitologi-mitologi bangsa-bangsa primitif. 2) Alam pikiran *ontologis*. Manusia mulai mengambil jarak kepada sesuatu yang dahulu dirasakan sebagai kepungan. 3) Alam pikiran *fungsional* , tahap ketiga atau fungsional ialah sikap dan alam pikiran yang makin nampak pada manusia moderen, yang mana tidak lagi terpesona oleh lingkungannya (sikap *mitis*), dan tidak lagi dengan kepala dingin mengambil jarak dengan obyek penyelidikannya (sikap *ontologis*), namun manusia ingin mengadakan relasi-relasi baru, suatu kebertautan yang baru terhadap segala sesuatu dalam lingkungannya. Lihat Peursen, van. 1988. *Strategi Kebudayaan.* Edisi Kedua. Yogyakarta : Penerbit Kanisius. Terutama bab alam pikiran mistis, logis dan fungsional. Hal 38-117. Meskipun, seperti dijelaskan Soedjatmoko dalam pengantar buku ini, tiga tahap ini bukan gradual yang saling meniadakan.
5. Franz Magnis Suseno. 2005. Pijar-Pijar Filsafat. Yogyakarta: Kanisius. Hal. 37.
6. Pada masa bercocok tanam, hewan mulai dijinakkan oleh manusia. Pada masa yang disebut Holosin. Lihat misalnya, Sartono Kartodirdjo, Sejarah Nasional Indonesia I: Jaman Prasejarah di Indonesia. Hal. 153. Lihat juga table di halaman179. Dalam kehidupan manusia purba Asia Tenggara yang dijinakkan ialah anjing dan babi. Anjing diperbantukan guna berburu dan babi dimakan dagingnya dan dipersembahkan sebagai korban dalam upacara keagamaan. Lihat J. Clutton and Brock, *Niah's Neolitic Dog*, The SMJ., vol. IX (13-14) 1959, hal 143-146: C.O Sauer, *Agricultural Origins and Disperslas. The Domestication of animals and Foodstuffs*, and e.d. The Mass Inst of Tech, 1969, hal 33. Sementara itu, di Perancis ialah anjing, pada tahun 8000 SM, kambing dan domba mulai tahun 6000-5000 SM. Lihat Sejarah Perancis: Dari Zaman Prasejarah hingga Akhir Abad Ke-20. Jean Carpentier dan Francois Lebrun. KPG: Jakarta. Hal. 28.
7. Dalam kacamata Peursenian disebut tahap alam pikiran mistis.
8. Pada masa bercocok tanam, muncul perahu. Bahkan, diperkirakan sudah ada bentuk perdagangan dengan pertukaran hasil pertanian. Lihat Sartono Kartodirdjo. Sejarah Nasional Indonesia I: Jaman Prasejarah di Indonesia. PT Grafitas: Jakarta. 1975. Hal. 186-187. Penyebaran homo sapiens yang mulai ada pada tahun 40.000 SM pun disebut-sebut terlaksanakan dengan pelayaran. Lihat buku yang sama Hal 18.
9. Kita bisa melihat peperangan-peperangan yang terjadi dalam sejarah panjang manusia dengan memperbantukan hewan sebagai kendaraan. Peperangan antar kerajaan dengan raja yang mendaku sebagai wakil tuhan. Baik atas nama agama maupun (perluasan) kekuasaan.
10. Bill Yenne, Eddy Sutrisno, dan Morton Grosser (eds.), 100 Penemuan Paling Berpengaruh Di Dunia, Tara Media dan Restu Agung, Jakarta: tanpa tahun, hal. 15.
11. Anthony Reid edt., Sumatera Tempo Doeloe: Dari Marco Polo sampai Tan Malaka (Jakarta: Komunitas Bambu, 2010), hlm. 16.
12. Drs. H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta: Raja Grafindo, 1993), hlm 5.
13. Opcit. Peursen. Hal 127
14. opcit. Peursen. Hal 131
15. F. Budi Hardiman. 2009. Menuju Masyarakat Komunikatif. Yogyakarta: Kanisius. Hal. 205.
16. Diutarakan oleh Giddens dalam diskusinya dengan George Soros, *lih. Beyond Chaos and Dogma,* LSE Magazine , Vol. 10, No. 1, 1998. Dalam Azhar Irfansyah, *Jalan, Trotoar, dan Kuasa Tafsir Atasnya.*
17. Franz Magnis Suseno. 2005. Pijar-Pijar Filsafat. Yogyakarta: Kanisius. Hal. 140.
18. Ibid. Hal 219
19. F. Budi Hardiman. 2003. Melampaui Positivisme dan Modernitas. Yogyakarta: Kanisius. Hal 153.
20. Ibid. Hal 121-122
21. Ibid. Hal 73
22. Lihat Mahbub Djunaidi. 1986. "Bukan Ini, Bukan Itu" dalam Kolom Demi Kolom. Idayu Press: Jakarta. Hal. 52-54. Periksa juga Mahbub Djunaidi. 1996. "Modern" dalam Mahbub Djunaidi Asal Usul.Penerbit Harian Kompas: Jakarta. Hal. 352-355
23. Kluchon ialah seorang antropolog. Ia bersama A. L Kroeber pernah mengumpulkan, menganalisa, mengklasifikasi 179 definisi yang pernah dirumuskan tentang konsep kebbudayaan. Mulai definisi dari ahli antropologi, sosiologi, sejarah dan ilmu sosial lain, juga dari ahli-ahli filsafat dan pengarang-pengarang terkenal. Lengkap dengan komentar dan kritik-kritiknya yang kemudian diterbitkan dalam buku yang berjudul Culture, a Critical Review of Concepts and Definitions (1952). Lihat Koentjaraningrat. 1992. Kebudayaan Mentalitas dan Pembangunan. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama. Hal. 10.
24. Lihat Ahmad Arif (ed). 2010.Jelajah Sepeda Kompas Melihat Indonesia dari Sepeda. Penerbit Buku Kompas: Jakarta. Hal 18-19
25. Lihat tabel buatan F. Meyer tentang penemuan dan kecepatan kendaraan manusia yang terus meningkat dalam Opcit. Van Peursen. Hal 138
26. Op. cit. Bill Yane dkk. Hal 15.
27. Dalam Darmaningtyas. Non-Motorized Transportation: Sejarah dan Fakta yang Terlupakan. Jurnal Wacana Insist. Tahun 2005. Hal 73
28. Jaya Suprana. 2009. "Budaya Asing", dalam Naskah-Naskah Kompas Jaya Suprana. Penerbit Elex Media Komputindo: Jakarta. Hal. 5
29. Dalam Purwo Santoso, "Menata Sistem Transportasi: Mendekatkan Demokrasi dengan Rakyat," Jurnal Wacana Insist. Tahun 2005. Hal 33

30. Op. cit. Jaya Suprana.
31. Periksa Pramoedya Ananta Toer, *Jalan Raya Pos, Jalan Daendels* (Jakarta: Lentera Dipantara, 2005).
32. Kuntowijoyo. *Posisi Islam di Tengah Pertarungan Serba Ideologi Dunia* dalam *Dinamika Sejarah Umat Islam Indonesia*. Salahudin press: Yogyakarta. Hal 36-39
33. Ignas Kleden. "Berpikir Strategis tentang Kebudayaan", dalam Prisma 3, Maret 1987.
34. Periksa. W. S. Rendra. 2008. Megatruh Kambuh Renungan Seorang Penyair dalam Menanggapi Kalabendu. Pidato Penerimaan Penganugerahan Gelar Doktor Honoris Causa dalam Bidang Kebudayaan dari Universitas Gadjah Mada. Hal. 5
35. Lihat I. Wibowo. 2005. Belajar dari Cina Bagaimana Cina Merebut Peluang dalam Era Globalisasi. Kompas: Jakarta. Hal. 30. Lihat table beserta sumber yang dikutip I. Wibowo. Ia mengolah data dari John Wong (ed). 2002. *Analysing China*. East Asia Institute: Singapore. Hal 23.
36. Kishore Mahbubani. 2011. Asia Hemisfer Baru Dunia Pergeseran Kekuatan Global ke Timur yang Tak Terelakkan. Kompas: Jakarta. Hal 61.
37. Ibid. Kisore Mahbubani. Hal. 61-118
38. Daniel Dakhidae. 2010. Elegia Pusat yang Terpinggirkan. Jakarta: Jurnal Prisma
39. Nirwan Dewanto. 1996. *Epilog: Senjakala Kebudayaan: Surat Buat Z* dalam Senjakala Kebudayaan. Bentang: Yogyakarta. Hal. 241.
40. Penulis meminjam konteks pusat kesenian Nirwan Dewanto yang bernada harap untuk pertanyaan ini. Lihat Nirwan Dewanto. 1996. *Pusat yang Meluruh* dalam *Senjakala Kebudayaan*. Bentang: Yogyakarta. Hal. 64.
41. F. Budi Hardiman. 2003. Melampaui Positivisme dan Modernitas. Yogyakarta: Kanisius. Hal 117
42. Nirwan Dewanto. 1996. Epilog: Senjakala *Kebudayaan: Surat Buat Z* dalam *Senjakala Kebudayaan*. Bentang: Yogyakarta. Hal. 250-251. Nirwan mengambil istilah "dunia antara" ini dari Milan Kundera. Periksa juga esai Milan Kundera yang diterjemahkannya, "Payung, Dunia Malam Hari, dan Bulan yang Sendiri", dalam Kalam, suplemen kebudayaan *Tempo*, 4 Juli 1992.
43. Dalam Purwo Santoso, "Menata Sistem Transportasi: Mendekatkan Demokrasi dengan Rakyat," Jurnal Wacana Insist. Tahun 2005. Hal 37-38
44. Ibid. Hal 37
45. Ibid. Hal 35-37
46. Lihat Ignas Kleden. 2004. Masyarakat dan Negara: Sebuah Persoalan. Yayasan Indonesia Tera: Magelang. Hal. li.
47. Lihat "Kembali Menghidupi Pedesaan" dalam Majalah Kagama edisi 188/XXXIX/Mei 2013. Hal 12-13
48. Lihat *Dr. Umar Kayam Antara Kota dan Desa*. Dalam Gelora Mahasiswa nomor delapan, tahun keempat, edisi Desember 1977. Hal v
49. Dimas Bayu Endrayana Dharmowijoyo dan Ofyar Zainuddin Tamin. 2010. *Pemilihan Metode Perhitungan Pengurangan Emisi Karbon Dioksida Di Sektor Transportasi* dalam Jurnal Transportasi Vol. 10 No. 3 Desember 2010. hal 246
50. Op. Cit. Darmaningtyas. Hal 79
51. Y. B Manungwijaya. 1975. *Sang Rajadiraja* dalam *Tumbal*. Bentang: Yogyakarta. Hal. 63
52. Ibid. Hal. 65
53. T. Jacob, Menuju Teknologi Berperikemanusiaan Pikiran-pikiran Tentang Masa Depan, (Jakarta Yayasan Obor Indonesia. Dalam bagian V: Iptek dan Peranan Agama, 1996) hal: 155.
54. Graham Hancock. 2007. 'Dewa-dewa Pencipta Kemiskinan: Kekuasaan, Prestise, dan Korupsi Bisnis Bantuan Internasional. Cindelaras Pustaka Rakyat Cerdas: Yogyakarta. Hal. v
55. Op. Cit. Darmaningtyas. Hal 70dan desa harus dipandang sebagai dua hal berbeda dengan perlakuan berbeda yang saling mengisi. "Tidak bisa dilihat secara hierarkis. Desa dan kota saling bersimbiosis. Tidak dipandang secara sendiri-sendiri," ujar Susetiawan[47]."Kebudayaan kota dan kebudayaan desa tak dapat dipandang sebagai dikotomi. Kedua kebudayaan tersebut tidaklah terpisah secara tegas dan tajam. Antara kota dan desa, terjadi saling memberi," imbuh Umar Kayam[48].

ilustrasi: *BALAIRUNG/Vincentina*

Kesenjangan Sistem Transportasi Nasional

Selama ini kebijakan nasional transportasi kita hanya berparadigma darat. Padahal, kita semua sadar, Indonesia adalah negara kelautan.

Penulis:
Darmaningtyas
Pengamat transportasi, tinggal di Jakarta, dan menjabat sebagai Direktur Instran (Institut Studi Transportasi)

Pembangunan infrastruktur transportasi nasional perlu perhatian serius oleh *stakeholder*, agar tidak menjerumuskan bangsa ini ke dalam jurang kesengsaraan, akibat salah asumsi, strategi, dan implementasi. Sebaliknya kita justru mendorong agar pembangunan infrastruktur transportasi tersebut dapat menumbuhkan dan mengembangkan peradaban bangsa.

Berbagai studi menunjukkan bahwa transportasi memiliki korelasi erat dengan pembangunan peradaban bangsa. Kondisi transportasi yang lancar dan ideal merupakan rangsangan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di segala sektor. Namun yang perlu diingat adalah Indonesia merupakan negara kepulauan dengan 13.466 pulau. Sehingga pemerataan pembangunan sudah seharusnya dilakukan mencakup seluruh bagian wilayah Indonesia. Berangkat dari hal ini, pengembangan teknologi dan manajemen transportasi menjadi salah satu tugas penting yang harus dilakukan pemerintah dalam mencapai tujuan pembangunan nasional. Dengan perkembangan teknologi dan manajemen transportasi, maka perpindahan dan pergerakan barang, jasa, dan penduduk dari satu tempat ke tempat lain dapat berjalan lebih cepat, efisien, dan efektif. Bahkan Morlock (1980) dan Bruton (1985) secara lebih spesifik menegaskan bahwa:

"……advances in transport have made possible changes in the way we live and the way in which societies are organized, and thereby have influenced the development of civilization" .

Moda Transportasi yang Paling Sering Digunakan Sehari-hari (%)

MODA	JANUARI 2005	MARET 2008	OKTOBER 2011
Mobil	22,5	25,7	25,8
Sepeda Motor	19,6	32	37,7
Kereta Api	0,8	2	1,4
Taksi	2,06	2,3	2,1
Bus Transjakarta	2,3	4,3	3,5
Bus Kota	46,7	28,7	7,2
Lainnya	4,4	4,3	4,4

Sumber: Kompas ,17/2/2012, "*Bus Transjakarta : Delapan Tahun Sudah, yang Ada Benci tapi Rindu*".

Tabel Perkembangan Kendaraan Bermotor Nasional
(versi Polri)

Tahun	Mobil	Bus	Truck	Spd Mtr	Jumlah
2006	6 615 104	1 511 129	3 541 800	33 413222	45 081 255
2007	8 864 961	2 103 423	4 845 937	41 955 128	57 769 449
2008	9 859 926	2 583 170	5 146 674	47 683 681	65 273 451
2009	--	--	--	--	--
2010	--	--	--	--	--

Perkembangan Kendaraan Bermotor nasional
(versi Dephub)

TAHUN	Mobil	Bus	Truck	Spd Mtr	Jumlah
2006	7.678.891	4.896.065	2.737.610	35.102.492	50.415.058
2007	9.501.241	5.031.544	2.854.990	45.948.747	63.318.522
2008	10.779.687	6.025.023	3.870.741	51.697.879	72.373.329
2009	11.828.529	6.225.588	4.223.677	59.477.626	81.725.420
2010	--	--	--	--	--

Terciptanya transportasi yang ideal tersebut, tentunya harus didukung oleh infrastruktur yang memadai, baik dari transportasi darat, laut, maupun udara. Selama ini transportasi darat merupakan sektor yang paling dominan dibahas, dan pembangunannya cenderung terpusat di Jawa. Perkembangan transportasi darat sangat pesat jika dilihat dari volume kendaraan yang berkembang dari tahun ke tahun. Akan tetapi kondisinya karut-marut. Dapat kita lihat, Jakarta sebagai barometer transportasi nasional masih saja berkutat dengan kemacetan yang tak kunjung usai. Hal tersebut diakibatkan oleh buruknya sistem transportasi umum yang berdampak pada peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi.

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa kendaraan pribadi menjadi pilihan dominan masyarakat untuk menjalankan aktifitasnya sehari-hari. Hal itu juga secara langsung didorong oleh industri sepeda motor yang lebih kreatif memasarkan produknya dengan mekanisme kredit amat mudah. Mereka bekerjasama dengan lembaga-lembaga keuangan, seperti WOM Finance, FIF, Adira, dan sejenisnya. Semua hal itu mempermudah untuk mendapatkan kredit sepeda motor.

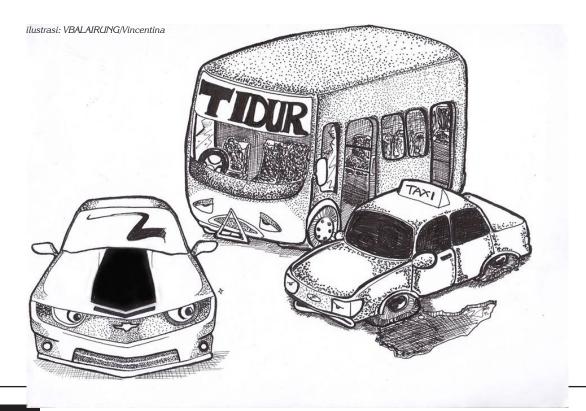
Inovasi swasta dalam mengembangkan produk otomotifnya sinergis dengan kebijakan pemerintah yang

didominasi oleh Direktorat Jenderal Bina Marga di Kementerian Pekerjaan Umum (PU). Rezim ini memicu peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang signifikan dalam satu dekade terakhir.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang pesat telah mengabaikan moda transportasi lain, yaitu kereta api dan laut. Di Jakarta kita melihat sehari-hari pemandangan jumlah penumpang KRL (Kereta Rel Listrik) Jabodetabek yang begitu banyak dan tidak dapat terfasilitasi semua. Sehingga sebagian penumpang harus naik di atas atap yang membahayakan jiwa. Sedangkan buruknya transportasi laut terlihat dari antrian panjang di pelabuhan Merak dan Bakauheni akibat keterbatasan sarana dan prasarana angkutan laut.

Kasus antrean panjang itu merupakan persoalan serius karena berdampak pada ekonomi berbiaya tinggi, juga penderitaan para sopir dan kenek truk yang harus menambah biaya operasional selama terjebak kemacetan. Tapi kita lihat, yang muncul di media massa itu seakan persoalan perhubungan saja. Padahal itu persoalan ketersediaan infrastruktur secara keseluruhan, yang merupakan tanggung jawab Kementrian Pekerjaan PU.

Pada tingkat pengambilan keputusan sejak Orde Baru, terlebih paska reformasi, kita sesungguhnya memasuki Rezim Bina Marga. Program pembangunan jalan seperti jalan tol maupun non tol memperoleh perhatian lebih besar daripada pembangunan infrastruktur untuk pertanian, perikanan, perkebunan, maupun peternakan yang akan membuat bangsa Indonesia

ilustrasi: VBALAIRUNG/Vincentina

hidup lebih mandiri. Rezim Bina Marga terasa sekali (justru) paska reformasi ini. Pada tahun 2010 dan tahun 2011, anggaran Dirjen Bina Marga di Kementerian PU jauh lebih besar dibandingkan dengan anggaran di Kementerian Perhubungan yang membawahi empat moda transportasi: jalan raya, kereta api, laut, dan udara.

Kita bisa melihat keberpihakan pemerintah yang lebih memilih pembangunan jalan tol, karena lebih menguntungkan secara ekonomi. Seperti pembangunan Jalan tol Semarang – Solo yang merupakan salah satu prioritas bagian program Nasional pembangunan Jalan Tol Trans Jawa (*Trans Java Toll Road*) bersama ruas jalan tol yang lain di Provinsi Jawa Tengah. Ruas jalan tol Semarang – Solo dengan total panjang jalan + 75,60 km dimulai dari *Junction* Tembalang melewati Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, dan Kabupaten Boyolali. Pembangunan jalan tol Semarang – Solo terbagi menjadi dua tahap. Pada tahap pertama adalah segmen Semarang – Bawen sepanjang 23,1 km terbagi atas seksi satu Semarang – Ungaran sepanjang 14,1 km. Seksi dua Ungaran – Bergas sepanjang 5,6 km dan seksi tiga Bergas – Bawen sepanjang 3,4 km. Sedangkan pada tahap dua dijadwalkan secara bersamaan untuk seksi Bawen – Salatiga sepanjang 17,04 km sekaligus Salatiga – Solo yang terbagi atas seksi Salatiga – Boyolali sepanjang 22,85 km dan seksi Boyolali – Solo sepanjang 12,61 km .

Proyek-proyek pembangunan jalan tol semacam ini banyak dilakukan, dan seolah menjadi fenomena kelatahan tersendiri bagi banyak daerah. Berbagai daerah berlomba membangun jalan tol, seperti pembangunan Tol Lingkar Timur Surabaya Jawa Timur yang menghubungkan Bandara Juanda dengan kawasan laju Jembatan Surabaya-Madura (Suramadu) dan Pelabuhan Tanjung Perak, dengan total panjang sekitar 23 kilometer (km). Bahkan kelatahan membangun jalan tol tersebut tidak hanya berlangsung di Pulau Jawa saja, misalnya saja Tol Lintas Sumatera yang membutuhkan biaya Rp 50 triliun.

Selain pembangunan jalan tol yang ramai dilakukan, saat ini pemerintah juga memfokuskan konsentrasinya pada pembangunan jembatan yang menghubungkan pulau satu dengan lainnya di Indonesia, seperti pembangunan Jembatan Suramadu yang memakan biaya tinggi dan mematikan moda transportasi laut. Bayangkan saja berapa banyak orang yang harus kehilangan mata pencaharian akibat pembangunan Suramadu, sedangkan dari perspektif lain pun ternyata pembangunan jembatan Suramadu tidak membuat warga masyarakat Madura lebih sejahtera.

Ironisnya, pemerintah seperti tidak belajar dari pembangunan jembatan Suramadu yang kurang memberikan manfaaat. Alhasil, sebuah rencana yang jauh lebih besar dengan dana jumbo akan dilaksanakan oleh Presiden Bambang Yudoyono (SBY), yaitu pembangunan Jembatan Selat Sunda(JSS). JSS tersebut diharapkan akan dimulai tahun 2014, sebelum SBY meletakkan masa jabatan. Pembangunan ini membutuhkan dana sekitar Rp. 250 triliun. Sebuah tim, aturan, dan kelembagaan untuk mempercepat rencana itu sudah disiapkan. Ini artinya, rencana itu bukan sekedar wacana saja, tapi akan diimplementasikan di lapangan. Menko Perekonomian, Bappenas, Kementerian PU, dan Kementerian Perhubungan intensif melakukan pembahasan terhadap implementasi rencana tersebut.

Dilihat dari kepentingan berbangsa, JSS ini adalah proyek besar yang akan mengantarkan bangsa ini masuk ke jurang kehancuran. Sebab dari aspek finansial, dana Rp. 250 triliun itu tidak sedikit. Jauh akan lebih bermanfaat untuk membangun infrastruktur pertanian (termasuk pertanian garam agar tidak impor garam), infrastruktur perkebununan, peternakan, dan perikanan agar bangsa Indonesia dapat mandiri dari segi pangan. Sedangkan dari aspek politik, JSS dapat mempercepat disintegrasi bangsa, terutama antara Indonesia Barat – yang selalu dimanjakan dengan infrastruktur

Rezim Bina Marga itu tampaknya menumpulkan cara berfikir kita, sehingga pemahaman penguasa terhadap arti kata "jembatan" hanya identik dengan bentangan baja atau beton saja. Padahal, kalau kita

mengacu pada Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata "jembatan" selain diartikan titian biasanya dari kayu atau beton yang melintang di atas sungai, juga dapat berarti penghubung atau perantara. Dalam konteks ini, kapal juga bisa berperan sebagai penghubung antar pulau. Dengan kata lain, Rezim Bina Marga telah mereduksi makna kata "jembatan" sebatas bangunan fisik. Makna simbolis dari "jembatan" pun dilupakan.

Pembangunan tol dan jembatan dengan perencanaan mahahebat tersebut banyak mengesampingkan dampak sosial yang akan ditimbulkan. Selain itu, juga sangat ironis, mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan jika ditinjau secara hukum internasional dan undang-undang. Cukup terlihat jelas, pemerintah mengabaikan isu-isu kelautan, dan cenderung memihak aspek yang memberikan keuntungan besar secara instan. Seperti dikemukakan Laksda TNI (Purn) Robert Mangindaan, bahwa saat ini Indonesia belum bisa dikatakan sebagai negara maritim. Pasalnya, dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) 2010-2014, tidak ada target Indonesia sebagai negara maritim.

Lebih parah lagi, selama ini kebijakan nasional transportasi kita selalu menggunakan paradigma darat. Padahal, kita semua sadar, Indonesia adalah negara kelautan. Pembangunan jembatan penghubung antar pulau tersebut, seolah membenamkan ingatan kita pada lagu anak-anak "Nenek Moyangku Orang Pelaut". Sejarah pun telah diingkari, karena sejak dulu, nusantara adalah bagian dari laut. Jembatan antarpulau juga membunuh salah satu aktifitas kelautan, yakni perahu penyeberangan, sedangkan yang diuntungkan hanya segelintir pihak saja.

Pengembangan transportasi melalui jalur laut sudah selayaknya diprioritaskan, mengingat melimpahnya sumber daya laut yang tersimpan di pesisir. Jika perkembangan transportasi berorientasi seperti di daratan dengan membangun jembatan-jembatan kepulauan, maka akan mematikan akses pergerakan perekonomian daerah pesisir yang memanfaatkan kekayaan laut. Padahal apabila pembangunan pelabuhan dilakukan dengan maksimal , pemerintah juga akan mendapatkan keuntungan jangka panjang. Keuntungan tersebut memang tidak instan seperti yang didapat dari pembangunan jalan tol dan jembatan, namun secara nilai sosial dan sejarah, pembangunan transportasi jalur laut juga dapat memberikan keuntungan yang jauh lebih besar.

Alangkah baiknya pemerintah melakukan penataan dan pembangunan infrastruktur yang dapat menunjang aktifitas transportasi jalur laut. Dengan demikian masyarakat pesisir juga tidak akan mengalami *culture shock* karena perubahan sistem transportasi dari laut menjadi darat. Masyarakat pesisir pantai tetap pada mata pencahariannya, namun dengan perbaikan infrastruktur, maka peningkatan perekonomian mereka pun akan terwujud.

Mengacu pada tercapainya pembangunan nasional secara merata, maka sudah seharusnya pembangunan transportasi dilakukan secara bijak, tidak hanya menguntungkan pihak tertentu. Juga harus dilakukan secara universal dalam artian tidak terpusat di daerah tertentu saja, sehingga tidak menciptakan kesenjangan pembangunan. Untuk menunjang hal tersebut sebenarnya telah disusun kebijakan umum pembangunan transportasi meliputi: (1) kebijakan pembangunan prasarana dan sarana transportasi; (2) meningkatkan keselamatan transportasi nasional secara terpadu; (3) meningkatkan mobilitas dan distribusi nasional; (4) pembangunan transportasi yang berkelanjutan; (5) pembangunan transportasi terpadu yang berbasis pengembangan wilayah; (6) peningkatan data dan informasi serta pengembangan audit prasarana dan sarana transportasi nasional; (7) pembangunan dan pemantapan sistem transportasi nasional, wilayah dan lokal secara bertahap dan terpadu; (8) restrukturisasi kelembagaan dan peraturan perundangan transportasi; (9) mendorong pengembangan industri jasa transportasi yang bersifat komersial dengan melibatkan peran serta swasta dan masyarakat serta peningkatan pembinaan pelaku transportasi nasional; dan (10) pemulihan jalur distribusi dan mobilisasi di wilayah-wilayah yang terkena dampak bencana nasional secara terpadu.

Sementara itu, dalam MP3EI juga sudah tertuang Agenda Nasional Transportasi Indonesia, yaitu:

1. Transportasi Indonesia yang bermartabat dan memberdayagunakan merupakan kebanggaan nasional
    - Keselamatan transportasi nasional sebagai fondasi -> jumlah dan fatalitas menurun secara gradual 10 % setiap tahun selama 10 tahun ke depan.
    - Tata kelola pemerintahan dan korporasi yang membalik berkesinambungan dan proses yang inklusif untuk segenap pemangku kepentingan.
2. Infrastruktur transportasi merupakan fondasi untuk pertumbuhan 8-9 % -> daya saing nasional;
    - Jaringan kereta api -> *high speed rail* Jawa, Sumatera, dan Kalimantan (200-400 Km/jam), *container rail* di Sulawesi, Sumatera, Kalimantan dan Papua.
    - Dua bandara internasional Indonesia -> Jakarta dan Makkasar sebagai *Asia emerging Top airports*.
    - Peningkatan daya saing pelabuhan nasional -> Jakarta dan Makasar.
    - Peningkatan kapasitas jalan nasional -> 60-70 Km/Jam.
    - Lalulintas perkotaan -> 20-25 Km/Jam.
3. Infrastruktur transportasi bagi ketahanan geo politik nasional -> Kemampuan Pertahanan Nasional
    - Pembangunan jalan di kawasan perbatasan dengan framework geopolitik dan '*economic walfare*'
4. Infrastruktur transportasi bagi keterhubungan di daerah terpencil -> strategi penuntasan "*last mile*" bagi agenda keterhubungan nasional
    - Akses fisik sepanjang tahun ke desa-desa terluar harus terjamin.
    - Program nasional jalan/pelabuhan dan angkutan poros desa melalui peningkatan kapasitas fiskal daerah sekurangnya 5 kali dari kondisi tahun 2007.

Sementara itu, sasaran pembangunan transportasi laut antara lain meliputi: (1) meningkatnya pangsa pasar armada pelayaran nasional untuk angkutan laut dalam negeri dan ekspor-impor; (2) meningkatnya kinerja dan efisiensi pelabuhan; (3) meningkatnya kecukupan dan keandalan sarana bantu navigasi pelayaran; (4) meningkatnya peran swasta dalam berinvestasi di bidang prasarana pelabuhan. Sedangkan arah kebijakan pembangunan transportasi laut, antara lain adalah sebagai berikut:

a. Meningkatkan peran armada pelayaran nasional baik untuk angkutan dalam negeri maupun ekspor-impor dengan memberlakukan *azas cabotagv.*
b. Menghapuskan pungutan-pungutan tidak resmi di pelabuhan melalui peningkatan koordinasi bagi semua instansi yang terkait dalam proses bongkar muat barang.
c. Memenuhi standar pelayaran internasional

yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organisation)* maupun IALA (*International Association of Lighthouse Authorities) serta pelaksanaan ISPS (International Ship and Port Security*) *Code*.

d. Merestrukturisasi peraturan perundang-undangan (revisi UU No 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya) serta kelembagaan di subsektor transportasi laut guna menciptakan kondisi yang mampu menarik minat swasta dalam pembangunan prasarana transportasi laut.

e. Menyerahkan secara bertahap aset pelabuhan regional dan lokal yang dikelola Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja kepada Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

f. Pemutakhiran tatanan kepelabuhanan nasional mengacu pada Sistranas.

g. Melanjutkan pelayanan angkutan laut perintis.

Semestinya kebijakan-kebijakan yang sudah ada tersebut direalisasikan, sehingga tidak terjadi kesenjangan pembangunan infrastruktur transportasi baik darat, laut dan udara.

Catatan akhir :

1. Investor Daily, 9/3/2012, Dikaji Pembangunan Tol Lingkar Timur Surabaya.
2. Koran Tempo, 8/3/2012, Pembangunan Tol Lintas Sumatera Butuh Rp 50 Triliun.
3. Kementerian Negara Riset dan Teknologi Republik Indonesia, 2006. INDONESIA 2005 - 2025 BUKU PUTIH : Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Bidang Teknologi dan Manajemen Transportasi. Jakarta: Kementerian Negara Riset dan Teknologi Republik Indonesia
4. Disampaikan oleh Prof. Dr. Danang Parikesit pada acara Pembukaan Seminar Nasional Percepatan Implementasi MP3EI dalam Pembangunan Moda dan Sistem Transpotasi Publik, Jakarta 22 November 2011.
5. Lihat Inpres No. 5 Tahun 2005.
6. Kementerian Negara Riset dan Teknologi Republik Indonesia, 2006. INDONESIA 2005 - 2025 BUKU PUTIH : Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Bidang Teknologi dan Manajemen Transportasi. Jakarta: Kementerian Negara Riset dan Teknologi Republik Indonesia

ilustrasi: *BALAIRUNG/Benyamin*

Wajah Jalan Raya Indonesia

"Jalan raya merupakan simpul penting kehidupan manusia. Penghubung keterbelakangan menuju modernitas, untuk kelangsungan hidup yang lebih baik."

Penulis:
Taqia Rahman
Penulis adalah mahasiswa Teknik Sipil dan Lingkungan, dan Magister Sistem dan Teknik Transportasi Universitas Gadjah Mada, Peraih Beasiswa Fast Track Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.

Di Indonesia, jalan raya memegang peranan penting dalam distribusi barang dan penumpang. Saat ini, dari seluruh beban muatan barang dan penumpang di Indonesia, 90% diantaranya bertumpu pada moda jalan.[1] Hal ini diyakini karena moda jalan memiliki kelebihan dalam memberikan door to door service kepada penggunanya bila dibandingkan moda kereta api, moda laut, atau udara.

Ironisnya, sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, performa jalan raya kian lama kian memburuk. Kerusakan jalan menjamur di mana-mana, terutama saat musim hujan. Jalan berlubang, bergelombang, dan kasar seakan sudah menjadi sahabat bagi para pengguna jalan.

Kerusakan jalan ini seringkali memakan korban jiwa. Contohnya, pada 4 Mei 2013 di Kota Bandung, seorang pengendara motor tewas terlindas kendaraan berat akibat menghindari lubang di jalan. Berita ini merupakan salah satu bukti bahwa ada yang salah dengan pembangunan dan penyelenggaraan jalan di Indonesia. Bagaimana hal seperti ini bisa terjadi? Kejadian seperti ini memunculkan berbagai pertanyaan: Bagaimana kondisi jalan di Indonesia? Apakah jalan raya kita telah memenuhi persyaratan kelayakan jalan? Apa kendala dan akar masalah dalam penyelenggaraan jalan Indonesia? Lalu apa solusinya? Tulisan ini akan mencoba membedah jalan raya sebagai sebuah refleksi untuk jalan di Indonesia yang lebih baik.

Proporsi dan Performa Jalan di Indonesia

Menurut Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga, saat ini proporsi jalan nasional hanya sekitar 39.310 km, atau 10,45% dari total jalan di Indonesia. Sedangkan jalan provinsi memilki proporsi 12,94% atau 18.681 km. Jalan terpanjang justru adalah jalan kabupaten/kota dengan panjang 288.185 km, atau 76,69% dari keseluruhan jalan di Indonesia.[2] Data tersebut menunjukkan bahwa proporsi jalan nasional masih sangat kecil. Jalan di Indonesia justru didominasi oleh jalan kabupaten/kota. Ini tentu ironis, mengingat peranan jalan nasional sangat signifikan, yaitu sebagai pemikul simpul ekonomi dan konektivitas antarwilayah di Indonesia. Negara tetangga kita saja, Malaysia, saat ini proporsi jalan nasionalnya telah mencapai 90%.[3] Pemerintah Indonesia sendiri menargetkan jalan nasional harus mencapai 94% di tahun 2014.[4]

Berdasarkan WEF Global Competitiveness Report 2011-2012, kondisi infrastruktur jalan Indonesia berada pada peringkat ke-83 di antara infrastruktur transportasi darat di seluruh dunia. Peringkat tertinggi diduduki oleh Prancis (posisi ke-1), Singapura (ke-2), Malaysia (ke-18), Australia (ke-34), Thailand (ke-37), Jepang (ke-16), dan China (ke-54). Kualitas infrastruktur transportasi jalan di Indonesia dinilai masih buruk, bahkan menempati posisi keempat terburuk di Asia Tenggara.

Performa Jalan

Ditinjau dari performa dan kondisinya, jalan nasional saat ini cukup memprihatinkan. Menurut Ditjen Bina Marga, jalan nasional dengan performa baik hanya sebesar 49,67%. Sedangkan persentase kondisi jalan lainnya adalah: sedang 33,56%, rusak ringan 13,34% dan rusak berat 3,43%.[5] Dengan kata lain, peluang pengguna jalan untuk berkendara dengan aman, nyaman dan selamat di jalan nasional hanya setengah atau satu berbanding dua. Performa jalan provinsi dan kota/kabupaten lebih memperihatinkan lagi, yaitu dengan persentase performa baik masing-masing hanya 5,85% dan 23,46%.[6] Kondisi ini tentu masih jauh dari harapan kita sebagai pengguna jalan di Indonesia.

Tahapan Pembangunan Jalan di Indonesia

Setelah mengetahui kondisi dan performa jalan di Indonesia saat ini, mari kita menilik lebih jauh, bagaimana jalan di Indonesia dibangun dan diselenggarakan, serta apa saja tahapannya. Sangat penting bagi kita untuk memahami tahapan-tahapan pembangunan jalan, agar bisa menganalisis akar kerusakan jalan di Indonesia secara holistik.

Pada pembangunan jalan, tahap pertama yang dilakukan adalah *initiating*.[7] Pada tahap ini, ide dan pertimbangan yang melatarbelakangi pembangunan jalan muncul. Idealnya, jalan raya dibangun berdasarkan pertimbangan kebutuhan dan *demand* yang ada di masyarakat. Kebutuhan dan *demand* ini dianalisis melalui tahapan studi kelayakan yang cukup panjang, agar jalan yang dibangun menghasilkan manfaat yang jauh lebih besar dibandingkan biaya pembangunan jalan itu sendiri. Inti dari tahapan ini adalah membandingkan kondisi tanpa pembangunan (do nothing) dan kondisi bila dilakukan pembangunan (do something).

Akan tetapi, di negara kita studi kelayakan biasanya hanya menjadi formalitas. Penyimpangan biasanya sudah mulai terjadi sejak tahap ini. Imbasnya, pembangunan jalan dilakukan secara tebang pilih. Alih-alih berdasarkan kebutuhan masyarakat, pembangunan jalan justru dilakukan untuk kepentingan pihak tertentu. Dampak dari penyimpangan seperti ini misalnya, kesenjangan pembangunan jalan, yang masih terpusat di Pulau Jawa. Sementara itu, wilayah yang paling butuh pembangunan jalan, seperti daerah perbatasan Indonesia dan Malaysia di Kalimantan, justru masih tertutup dari akses jalan. Akibatnya, kota-kota di Pulau Jawa secara rutin mendapat dana berlimpah untuk pembangunan dan *overlay*[8] jalan yang kemudian berdampak pada mudahnya mobilitas mencapai kebutuhan, semua kebutuhan di wilayah perbatasan harus bergantung pada negara tetangga.

Tahap kedua adalah *Organizing*.[9] Dalam pembangunan dan penyelenggaraan jalan, secara sederhana terdapat tiga pihak yang berwewenang dan bertanggung jawab, yaitu *owner*, konsultan dan kontraktor. Ketiganya saling berkaitan satu sama lain. Pemerintah selaku owner—contohnya, untuk jalan nasional dipegang oleh Kementerian Pekerjaan Umum—mempekerjakan dua pihak melalui prosedur pelelangan dan penunjukan.[10] Kedua pihak tersebut adalah konsultan yang akan bertugas merencanakan dan merancang jalan dalam bentuk dokumen-dokumen. Selanjutnya dokumen-dokumen tersebut diserahkan ke kontraktor, sebagai pihak yang membangun jalan berdasarkan *blue print* menjadi bangunan riil. Proses pelelangan dan pemilihan jasa konstruksi ini luar biasa berbelit dan rentan penyelewengan. Keuntungan

yang menggiurkan menyebabkan praktek kolusi dan nepotisme semacam kongkalikong, arisan, dan bagi-bagi jatah proyek rawan terjadi pada tahap ini.

Tahap ketiga adalah planning, atau tahap perencanaan dan perancangan jalan.[11] Pada tahap ini, konsultan perencana adalah pihak yang memegang peranan paling besar. Konsultan perencana merancang jalan sesuai dengan peraturan dan standar yang berlaku. Proses tersebut menghasilkan output berupa *blue print* perancangan jalan. Hasil perancangan ini kemudian diserahkan kepada *owner* untuk kemudian dijadikan bangunan riil oleh kontraktor. Pada kebanyakan proyek di Indonesia, pihak konsultan dan kontraktor tidak pernah duduk bersama. Hal ini dikarenakan sistem dan tipe proses pelelangan di Indonesia masih menganut *construction delivery method* yang masih tergolong tradisional. Akibatnya, banyak dokumen perancangan yang tak terpakai atau sulit diimplementasikan di lapangan. Hal ini menyebabkan proyek tertunda dan disain berubah.

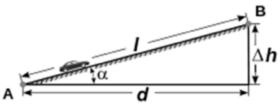
Tahap keempat adalah *executing*, atau pembangunan atau pelaksanaan proyek.[12] Pada tahap ini, kontraktor menjadi pihak yang memiliki tanggung jawab dan peran paling besar. Kewajiban kontraktor adalah mengubah rencana menjadi bangunan fisik sesuai dengan perancangan dan spesifikasi yang ditetapkan. Namun, pada kenyataannya banyak sekali kendala yang ditemui di lapangan. Kendala ini dapat menyebabkan kegagalan konstruksi. Kegagalan dan keberhasilan konstruksi jalan sangat bergantung pada SDM, metode pelaksanaan, bahan konstruksi jalan (aspal dan agregat), alat uji, alat berat, dan lingkungan. Bila kontraktor tidak bisa mengatur hal-hal tersebut di atas sesuai standar yang ada, maka bisa dipastikan mutu jalan yang dibangun akan rendah.

Tahap kelima adalah *monitoring & controlling*, yaitu tahapan pengawasan dan pengendalian proyek.[13] Semua tahapan pembangunan jalan diawasi oleh konsultan pengawas dan diinspeksi oleh tim audit untuk menjamin mutu dan standar jalan. Namun, seperti tahapan lainnya, tahapan ini rentan kolusi. Data pengujian hasil pekerjaan jalan yang diuji di laboratorium sebagian besar hanya manipulasi angka.[14]

Syarat Layak Fungsi Jalan versus Kondisi Riil Jalan

Jalan yang telah dibangun dengan tahapan seperti di atas baru bisa dioperasikan setelah ditetapkan memenuhi persyaratan laik fungsi jalan sehingga dapat memberikan jaminan keselamatan dan keamanan bagi pengguna jalan.[15] Syarat laik fungsi jalan ini merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Secara teknis kemudian diatur dengan dua Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 dan Nomor 19 tahun 2010 dan 2011.[16] Menurut Peraturan Menteri tersebut, persyaratan kelaikan fungsi jalan dikategorikan menjadi empat, yaitu: teknis geometrik jalan, teknis struktur perkerasan jalan, teknis bangunan pelengkap jalan, dan teknis struktur bangunan pelengkap.

Teknis Geometrik Jalan

Secara geometrik, jalan tidak boleh terlalu menanjak atau miring, memiliki tikungan terlalu tajam, terlalu sempit, jarak pandang tidak boleh terganggu, sepanjang kanan dan kiri jalan tidak boleh ada bangunan, dan sebagainya. Semua syarat ini dinilai dengan indikator angka. Misalnya, kemiringan jalan

Sumber: Wikimedia (2013)

maksimum 5%, jari-jari tikungan harus lebih besar dari 150 meter, dan jarak antartikungan adalah 20 meter.

Bila kita melihat parameter laik fungsi tadi, jarang sekali jalan yang bisa dikategorikan laik fungsi teknis. Berdasarkan peraturan geometrik jalan yang diatur oleh Ditjen Bina Marga dalam Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No. 038/TBM/1997, kemiringan jalan dirancang dalam satuan persen (perbandingan antara panjang jalan horizontal dan tinggi jalan secara vertikal), dengan syarat maksimal kemiringan/kelandaian jalan yang diperbolehkan adalah 5%.

Kelandaian jalan adalah kemiringan jalan yang diukur dari garis horizontal. Angka 5% di atas adalah nilai tangen atau hasil pembagian Δh/d (lihat gambar di bawah). Kelandaian jalan bisa dinyatakan dalam persen, sehingga bila peraturan menyatakan bahwa kelandaian jalan maksimum adalah 5%, maka sudut jalan (α) tidak boleh lebih dari 3o. Namun, peraturan ini belum sepenuhnya dijalankan. Jika kita perhatikan, tanjakan-tanjakan curam di jalan nasional Yogyakarta-Semarang di daerah Magelang atau jalan Nagreg di daerah Jawa Barat, misalnya, lebih dari 5% atau 3^{o}.

Tikungan di jalan nasional Yogyakarta-Semarang pun tergolong tajam, dengan radius tikungan sangat kecil. Di beberapa tikungan pengemudi tidak memiliki ruang jarak pandang yang cukup. Misalnya, cukup menakutkan ketika kita melihat mobil-mobil yang berjajar di tanjakan, terutama di tanjakan-tanjakan tertentu yang sudutnya nyaris vertikal. Di beberapa tempat pula, jarak antar tikungan yang pendek membuat pengendara motor tidak bisa melihat apa yang akan lewat di depannya.

Teknis Struktur Perkerasan Jalan.

Syarat kedua ini adalah tentang struktur perkerasan jalan, yang menyangkut kuat dukung jalan dan kondisi perkerasan (aspal/beton) jalan. Dalam hal ini undang-undang mensyaratkan bahwa jalan yang laik adalah yang kerusakannya sangat minim, lubang jalan kurang dari 5 cm, intensitas lubang jalan harus lebih kecil dari 40 m2 lubang per kilometer, dan syarat lainnya.[17]

Teknis Struktur Bangunan Pelengkap Jalan.

Persyaratan laik teknis struktur bangunan pelengkap jalan menyangkut marka-marka, rambu lalu lintas, saluran drainase, trotoar, dan lain-lain. Telah diatur bahwa jarak rambu lalu lintas adalah 80 meter, lebar marka 12 centimeter, trotoar menyediakan fasilitas bagi penyandang cacat, penerangan jalan harus mencukupi, dan persyaratan lain.

Teknis Pemanfaatan Ruang Bagian Jalan.

Jalan seharusnya memiliki ruang yang bebas dari gangguan apapun, demi menjamin keselamatan pengendara dan pengguna jalan. Dalam undang-undang banyak sekali persyaratan yang harus dipenuhi, misalnya, tinggi ruang bebas jalan harus lebih dari 5 meter dan lebar ruang milik jalan yang bebas bangunan adalah 25 meter.[18] Berdasarkan peraturan tersebut, tidak boleh ada bangunan di pinggir jalan. Minimal jarak dari jalan ke bangunan sejauh 25 meter. Tidak boleh ada baliho-baliho iklan yang tingginya kurang dari 5 meter. Faktanya, saat ini pemilik bangunan di kota-kota besar malah berlomba-lomba untuk mendekatkan bangunan mereka dengan jalan. Padahal ada Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2005 yang mengatur hal tersebut.[19] Namun, seperti biasa, kedua peraturan ini tidak bersinergi.

Belum diimplementasikannya syarat-syarat di atas menjadi bukti bahwa kondisi jalan Indonesia saat ini masih jauh dari ideal. Prof. Agus Taufik Mulyono, ahli transportasi utama Indonesia dari Universitas Gadjah Mada, dengan tegas menyebutkan bahwa tidak ada jalan di Indonesia yang laik fungsi teknis jalan, bahkan jalan tol yang bebas hambatan sekalipun.[20] Ini menjadi bukti betapa parahnya kekacauan, mulai dari penyelenggaraan hingga pengawasan, pada jalan-jalan di Indonesia.

Faktor-Faktor Penyebab Kerusakan Jalan

Dari berbagai penelitian dan temuan di lapangan, dapat disimpulkan bahwa kerusakan jalan di Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, faktor teknis (mal praktek perencanaan dan pelaksanaan). Mal praktek pada tahap penyelenggaraan jalan sangat berpengaruh terhadap umur konstruksi dan mengakibatkan

Penyebab Kerusakan Jalan	Kementerian PU	Kementerian Perhubungan	Penelitian
Air dan Sitem Drainase	20%	40%	44%
Kelebihan Muatan	60 %	30 %	12 %
Bencana Alam	20 %	30 %	-
Mutu Konstruksi	-	-	44 %

Tabel 1. Penyebab Kerusakan Jalan

(Sumber: Ditjen Bina Marga 2008, Dirjen Hubdat 2008, Mulyono 2007)

kerusakan dini dengan berbagai bentuk kerusakannya. Kedua, kelebihan muatan kendaraan. Kelebihan muatan khususnya untuk kendaraan barang yang terjadi secara terus menerus akan menyebabkan kerusakan atau menambah parah kerusakan jalan. Secara teori dapat dijelaskan bahwa penambahan beban 2 kali lipat akan meningkatkan *damage factor* 16 kali lipat. [21]

Ketiga, genangan air. Faktor air telah disadari sebagai "musuh" utama perkerasan jalan, khususnya perkerasan lentur. Dalam kondisi apapun, seperti air permukaan (*run off* dan limpahan drainase), air yang terkepung –terjebak- dalam konstruksi, dan air instrusi dari lapis bawah tanah (*subgrade*) bisa berpengaruh terhadap perkerasan lentur. Keempat, bencana alam. Kerusakan jalan juga dapat disebabkan oleh bencana alam yang sifatnya *force majeur* sehingga sangat sulit untuk diprediksi, misalnya kerusakan jalan akibat gempa bumi dan longsor.

Faktor penyebab kerusakan jalan lainnya yang tak kalah penting adalah mengenai masih lemahnya *routine maintenance*. Persoalan ini mengakibatkan munculnya genangan air pada badan jalan dengan *side ditch* serta jenis kerusakan permukaan jalan (seperti retak, lubang, bergelombang dan mengelupas) yang tidak ditangani dengan tepat dan cepat. Sebuah permasalahan *miss-management* dalam pemeliharaan infrastruktur jalan.

Sebagai akar permasalahan, perlu disepakati apa saja yang menjadi faktor kerusakan jalan dan dipahami siapa dari *stakeholders* yang bertanggung jawab. Selama ini masih terdapat perbedaan yang cukup krusial mengenai penetapan faktor utama penyebab kerusakan jalan. Masing-masing instansi yang berkepentingan mengaggap bahwa kerusakan jalan bukan disebabkan kesalahan dalam pelaksanaan tugas instansi yang bersangkutan. Hal ini dapat dikaji dari perbedaan proporsi faktor utama penyebab kerusakan jalan. Kementerian Perhubungan menyatakan faktor utama penyebab kerusakan jalan adalah air dan system drainase jalan; sedangkan Kementerian Pekerjaan Umum menyatakan bahwa faktor utama penyebab kerusakan jalan adalah kelebihan muatan, yang berarti kementrian yang satu melimpahkan penyebab kerusakan jalan pada kementrian lainnya.

Akar Masalah & Kendala Capaian Penyelenggaraan Jalan di Indonesia

Setelah memahami secara utuh permasalahan jalan raya di Indonesia—mulai dari tahapan pembangunan hingga persyaratan laik fungsi teknis jalan—kita bisa mulai menyimpulkan akar masalah dan kendala capaian

penyelenggaraan jalan di Indonesia. Menurut hasil analisis kondisi jalan di Indonesia, akar masalah dan kendala capaian penyelenggaraan jalan di Indonesia dapat disimpulkan menjadi enam poin[22], yaitu:

Pertama, permasalahan teknis: drainase jalan yang dianggap remeh. Bila dirunut akar masalah kerusakan jalan secara eksternal, faktor yang menyebabkan kerusakan jalan dan disebut-sebut sebagai musuh utama jalan adalah air. Pada musim hujan, tanah akan memiliki kuat dukung yang rendah karena dipengaruhi oleh air. Bayangkan saja, tanah yang becek saat hujan, bila diinjak akan melembek. Kekuatannya tentu berbeda dengan saat tanah kering. Al yang sama juga terjadi pada bangunan jalan. Air hujan menyebabkan jalan tidak kuat menahan beban kendaraan. Mulai terjadi kerusakan jalan seperti jalan bergelombang, berlubang, beralur dan lain-lain. Meski demikian, kita tentu saja tidak bisa menuduh alam sebagai penyebab masalah. Air mengalir mengikuti gravitasi ke tempat yang lebih rendah, dan bisa "diusir" dengan memberi air ini jalan keluar atau dalam bahasa teknis disebut "saluran drainase".

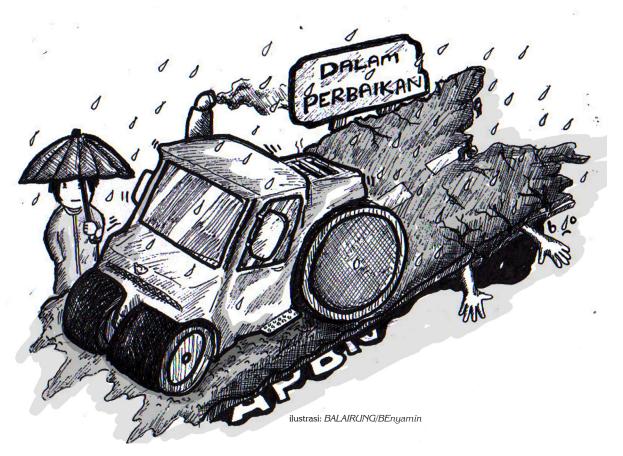
Metode-metode untuk "mengusir" air dari tanah dasar ini telah berkembang pesat. Namun, desain jalan Indonesia secara umum tidak pernah dirancang dengan fasilitas drainase sebagai sarana mengusir air tadi. Dampak air yang sangat besar terhadap kestabilan jalan ini, sayangnya masih kurang disadari perencana jalan dan cenderung menyepelekannya. Alhasil, di musim hujan, saat jalan tergenang air, kita hanya tinggal menunggu waktu saja, hingga akhirnya berbagai kerusakan jalan datang seketika.

Kedua, pembangunan jalan tidak dilakukan oleh orang yang mengerti jalan. Berdasarkan kemampuan sumber daya manusianya, para pekerja yang membuat jalan sebagian besar tidak memiliki keahlian khusus mengenai jalan. Wawasan-wawasan dasar soal jalan saja tidak banyak yang mengerti. Misalnya, bahan jalan yaitu aspal adalah bahan termoplastis yang berarti sangat bergantung pada suhu, sehingga membutuhkan treatment khusus. Aspal harus dicampur dalam suhu tertentu, harus dihamparkan di jalan dalam suhu tertentu, dan aspal harus dipadatkan dalam suhu tertentu pula. Sebagian besar pekerja tersebut hanya tahu: ketika aspal terhampar di jalan, maka jalan dibangun. Karena tidak pernah ada pendidikan soal konstruksi jalan, mereka tidak tahu soal suhu, treatment, dan lain-lain itu.

Ketiga, paradigma pembangunan jalan kita yang jangka pendek dan tidak diikuti dengan sinergitas. Negara kita serius dalam membangun, akan tetapi acuh dalam memelihara bangunan. Padahal, pemeliharaan itu penting. Pembangunan jalan kita dilaksanakan dengan paradigma jangka pendek, dirancang seadanya, hanya sampai jalan terbangun. Tugas kontraktor jalan hanya sebatas membangun jalan dan berhenti sampai disitu, kemudian pemeliharaan diserahkan sepenuhnya kepada pemerintah dengan dana 'seadanya'. Sistem seperti ini menunjukan bahwa kita tidak matang dalam pembangunan. Alangkah baiknya bila kontraktor tak hanya membangun jalan, tapi juga dibebankan pemeliharaan jalan yang telah dia bangun. Kontraktor akan lebih serius membangun jalan, karena bila mutunya buruk maka dia sendiri yang harus menanggung pemeliharaannya. Perjanjian atau kontrak multi years seperti ini sangat tidak populer di Indonesia. Selain tidak memiliki paradigma jangka panjang, pembangunan jalan di negara kita ini juga tidak memiliki sinergi, baik antar daerah maupun antar kementrian di pemerintahan nasional.

Keempat, kekakuan regulasi pendanaan di Indonesia. Hampir seluruh proyek jalan di Indonesia, seperti kebanyakan proyek lainnya, menggunakan regulasi pendanaan yang berbasis tahun anggaran. Artinya, dana yang dikeluarkan untuk keperluan jalan, baik konstruksi maupun perbaikan, direncanakan dalam kurun waktu satu tahun saja. Pola yang umum di Indonesia adalah, pada bulan Mei dana mulai terdistribusi ke proyek-proyek jalan, kemudian proses pelelangan dan perencanaan oleh konsultan menghasilkan jeda yang cukup panjang untuk mencapai proses pelaksanaan oleh kontraktor. Keterlambatan dana ini menyebabkan proyek pembangunan atau perbaikan jalan baru bisa dilaksanakan dengan waktu yang terbatas pada bulan Agustus sampai Desember, yang merupakan bulan hujan. Proyek jalan akhirnya dilaksanakan bersamaan dengan iringan hujan yang nyatanya merupakan musuh jalan, sehingga sulit dicapai mutu jalan yang optimal.[23] Kekakuan pendanaan ini menyumbang penyebab jalan rusak di Indonesia. Umumnya, kerusakan jalan terjadi di awal tahun. Kerusakan yang terjadi seakan dibiarkan pemerintah, tidak mendapat tindak lanjut dari yang berwenang. Tidak ada uang yang secara fleksibel bisa dipakai kapan saja untuk memperbaiki jalan yang rusak parah.

Kelima, perbaikan jalan tidak mencari akar masalah. Perbaikan jalan yang dilakukan oleh pemerintah saat

ilustrasi: *BALAIRUNG/BEnyamin*

ini ibarat "membidik burung pipit dengan senjata nuklir".[24] Perumpamaan ini diberikan untuk penanganan jalan di Indonesia, karena banyak kerusakan jalan yang sebetulnya bisa diperbaiki dengan sederhana, akan tetapi diperbaiki dengan langkah-langkah boros dan berlebihan. Perbaikan jalan seperti ini terjadi karena pemerintah tidak mencari akar masalah kerusakan jalan. Jalan berlubang, misalnya, diperbaiki dengan menambal atau menutup lubang jalan, padahal beberapa bulan kemudian, di tempat yang sama, kerusakan yang sama terulang lagi. Akar masalah jalan berlubang bisa bermacam-macam, bisa karena tanah di bawah jalan yang rusak, atau ada mata air di bawah tanah, atau mungkin karena lapisan aspal yang buruk dan tidak terpadatkan. Perbaikan jalan berlubang dengan menambal hanya satu dari banyak langkah perbaikan. Bila tidak menyentuh akar masalah, langkah penanganan ini hanya membuang-buang uang, dan kita hanya tinggal menunggu munculnya kerusakan jalan lain di tempat yang sama.

Faktanya, di Indonesia terjadi empat pola kerusakan jalan, yaitu pola kerusakan berulang, pola perbaikan berulang, pola pembiayaan (tanpa terobosan), dan pola penanganan tanpa perubahan.[25] Seringkali pola kerusakan jalan terjadi di tempat yang sama, tapi perbaikannya seperti itu-itu juga. Pola pembiayaan juga tanpa terobosan, dengan dana yang minim dan kaku. Semua kendala tersebut diiringi dengan pola penangan perbaikan jalan di negara ini

yang belum memperbaiki dari akar masalahnya, baru memperbaiki fenomenanya saja. Wajar saja bila kita melihat kerusakan yang terjadi berulang di tempat yang sama, padahal sering diperbaiki.

Keenam, fenomena kelebihan beban (*overload*) kendaraan berat dan bagi-bagi tugas penyelenggara. Secara umum, jalan dirancang dengan menggunakan beban rencana yang kemudian dikalikan dengan banyaknya lintasan persatuan waktu. Perhitungan ini menghasilkan nilai ekuivalen lintasan dan beban. Perancangan jalan dengan beban yang direncanakan bisa saja meleset, bila pada penyelenggaraan jalan, truk-truk dan kendaraan berat membawa beban yang melebihi rencana. Dengan kata lain, sebenarnya kendaraan kecil dan sepeda motor memberi peran yang minim dalam kerusakan jalan, bahkan hampir tidak memberi efek. Efek terbesar dihasilkan oleh kendaraan berat seperti truk-truk atau bus yang membawa beban berlebih. Bahkan menurut perhitungan American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO), dampak kerusakan yang terjadi akibat penambahan beban ini adalah pangkat 4,5. Coba kalikan saja beban ton berlebih yang dibawa truk di sepanjang jalan di Indonesia dengan pangkat 4,5. Hasilnya, sebagaimana ditunjukkan penelitian-penelitian soal ini, dampak yang ditimbulkan luar biasa.[26] Teori daya dukung struktur jalan menyatakan bahwa peningkatan beban kendaraan dua kali lipat pada sumbu tunggal kendaraan akan berdampak peningkatan derajad daya rusak perkerasan menjadi 16 kali (Mulyono et al., 2009.b). Wajar saja apabila jalan yang direncanakan berumur 10 tahun, bisa rusak hanya dalam hitungan bulan.

Sayangnya overload ini dipandang remeh oleh kebanyakan penyelenggara jalan di Indonesia. Di jembatan timbang yang mengontrol beban yang dibawa kendaraan berat, pungutan liar sering terjadi. Kendaraan berat yang membawa beban berlebih dibiarkan berjalan di atas jalan, selama sopir membayar pungutan. Petugas yang seharusnya mengatur beban ini tak mengerti—jika bukan pura-pura tidak tahu—dampak yang dihasilkan oleh keputusannya. Akibatnya, kita hanya tinggal menunggu waktu, jalan bisa rusak kapan saja.

Persoalan ini tidak bisa dilepaskan dari sistem penyelenggaraan jalan di Indonesia. Di Indonesia, penyelenggaraan tersebut dipegang oleh empat instansi pemerintah yang berbeda. Buruknya, keempat instansi yang berwenang bekerja tanpa sinergitas. Keempat instansi pemerintah ini adalah Kementrian Pekerjaan Umum (PU), Kementrian Perhubungan, Kementrian Perindustrian, dan Kepolisian.

Kementerian PU adalah yang bertugas membangun jalan di Indonesia. Setelah jalan selesai dibangun, kontrol terhadap penyelenggaraan dan pengendalian beban kendaraan berat dipegang oleh Kementerian Perhubungan. Kerja Kementerian Perhubungan dibantu oleh Kepolisian, yang bekerja sebagai penegak hukum. Jika urusan sudah sampai di Kepolisian, Kementerian PU sebagai penyelenggara jalan tidak memiliki kewenangan pengendalian kelebihan muatan kendaraan berat.

Kait mengait tugas dan wewenang serta tanggung jawab ini membuat masalah jalan begitu rumit. Bila ada kerusakan jalan, siapa yang harus bertanggung jawab? Apakah Kementerian PU, sebagai pihak yang membangun jalan sub-standar? Atau Kepolisian dan Kementerian perhubungan yang tidak menerapkan sanksi bagi pelanggaran beban berlebih di jalan?

Faktanya, koordinasi antara keempat instansi pemerintahan ini sangat lemah. Empat instansi tersebut tidak pernah duduk bersama mengambil keputusan berkaitan pengelolaan jalan. Ini, pada akhirnya, membuat jawaban dari pertanyaan di atas menjadi teka-teki semata. Misalnya, Kementerian PU yang jelas-jelas tahu dampak mematikan dari overload kendaraan berat, tidak bisa berbuat apa-apa ketika Kementerian Perhubungan dan Kepolisian menganggapnya sepele. Bahkan, Kementerian Perindustrian justru menganggap kelebihan muatan kendaraan berat sebagai indikator peningkatan ekonomi makro. Akhirnya, karena pengertian yang berbeda-beda ini tidak pernah didudukkan bersama, tanggung jawab—serta siapa yang bertanggung jawab—pun menjadi rumit.

Bahkan, hingga saat ini Indonesia belum memiliki road map angkutan barang. Road map angkutan barang adalah panduan rute pengangkutan yang mengatur rute dan moda transportasi yang dipakai untuk distribusi barang (truk, kapal laut, atau truk kontainer).[27] Ketiadaan rute ini mengakibatkan hampir 90% angkutan barang bertumpu pada jalan nasional.[28] Akibat ketiadaan road map ini bisa kita lihat pada rute distribusi barang di Indonesia. Misalnya, saat impor beras dari Vietnam, barang dikirim dengan kapal laut, kemudian di-drop di pelabuhan di Sumatera. Dari pelabuhan, beras impor tersebut diangkut melalui jalan nasional Sumatera. Untuk melewati Selat Sunda, truk

Jumlah Ditimbang (kendaraan)		10.261.515
Pelanggaran Terhadap JBI (kenda-raan)	5-25%	2.006.669
	25-50%	369.888
	50-60%	102.539
	>60%	23.142
Tindakan (kendaraan)	Pengembalian Kendaraan	57.648
	Penurunan Muatan	31.523
	Surat Tilang	288.662

Tabel.2 Data Pelanggaran di Jembatan Timbang Tahun 2012

(Sumber: DLAJ, Ditjen Hubdat, 2009)

diangkut dengan kapal, kemudian setelah sampai pelabuhan dibawa kontainer melalui jalan nasional Pantura sampai Surabaya. Pertanyaannya adalah, alih-alih menurunkan barang di Sumatera, mengapa barang tidak dikirim secara langsung dari Vietnam ke Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya? Seandainya rute yang dipilih adalah laut, biaya yang dikeluarkan bisa lebih murah. Padahal, ketika jalur yang dipilih adalah seperti yang dicontohkan, terjadi pemborosan besar-besaran serta pembebanan luar biasa terhadap jalan nasional.

Solusi untuk Jalan Indonesia yang lebih baik

Setelah semua fakta tentang jalan raya di Indonesia ini dibedah, kita mungkin bertanya-tanya, apa solusi nyata yang mungkin bisa dilakukan untuk jalan di Indonesia yang lebih baik? Dari mana kita harus memulainya? Perjuangan menuju jalan di Indonesia yang lebih baik masih panjang dan berliku. Namun, saat ini setidaknya terdapat lima solusi yang bisa membawa konstruksi jalan Indonesia selangkah lebih maju.

Solusi pertama adalah perencanaan dan pembangunan jalan yang berbasis *Survey, Investigation, Design, Land Acquisition, Action, Program, Construction, Operation, Maintenance* (SIDLACOM).[29] Perencanaan dan pembangunan jalan berbasis SIDLACOM, memiliki arti bahwa dalam merencanakan hingga memelihara jalan harus dilakukan secara holistik (menyeluruh). Pembangunan jalan tidak boleh asal bangun, melainkan harus direncanakan dengan melalui tahap peninjauan (survey) terlebih dahulu, sesuai dengan kebutuhan dan hasil dari studi kelayakan. Tahap selanjutnya adalah investigasi (investigation), yaitu jalan harus dirancang setelah melalui proses pengumpulan data dan informasi yang lengkap. Setelah itu, tanah/lahan yang akan dipakai sebagai bangunan harus dibebaskan dan dimiliki sertifikatnya (land acquisiton) sebagai jaminan kepastian hukum. Jalan kemudian baru bisa dirancang (design) dan dibangun (action) setelah lahan dibebaskan. Proses terakhir adalah operasi (operation) dan pemeliharaan (maintenance), yang mana memegang peranan paling penting karena menyangkut keberlangsungan bangunan. Dengan perencanaan dan pembangunan yang berbasis SIDLACOM ini, penyelenggaraan jalan diharapkan akan lebih bermutu, berkeselamatan dan berkepastian hukum.

Solusi kedua adalah dalam aspek pelaksanaan, yaitu mendorong kontraktor untuk sadar mutu. Diawasi atau tidak, pekerjaan kontraktor harus sesuai dengan standar yang berlaku. Dengan karakter kontraktor yang standard-minded seperti ini, beban pemerintah akan berkurang dan penyelewengan semakin minim. Untuk mendorong ke arah ini, ada sebuah cara yang bisa dilakukan, yaitu dengan membuat suatu model kuantitatif penilaian kinerja kontraktor untuk pekerjaan konstruksi bangunan jalan.[30] Ide yang disampaikan adalah, untuk mencapai karakteristik kontraktor yang sadar mutu, kontraktor harus dinilai (assessment) kinerjanya oleh konsultan pengawas dan pimpinan proyek, sehingga hasil penilaian ini bisa menjadi bahan evaluasi dan peningkatan kinerja kontraktor. Dengan penilaian ini, pengawas dan pimpinan proyek akan lebih "berwibawa" di hadapan kontraktor dan kontraktor akan mengevaluasi diri. Hasil penilaian ini bisa dijadikan referensi kontraktor—semacam rapor—dalam proses pelelangan proyek selanjutnya.

Solusi ketiga adalah reformasi sistem pembangunan dan pemeliharaan jalan melalui pendekatan performance-based contract (PBC) dalam rangka peningkatan kualitas infrastruktur jalan. PBC adalah system kontrak dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan yang berorientasi hasil. Sebaliknya dalam kontrak tradisional, pembayaran ke kontraktor didasarkan teknik pelaksanaan, jenis material, kuantitas (volume) dan waktu pengerjaan proyek. Yang perlu mendapatkan perhatian dalam pelaksanaan PBC adalah memastikan bahwa selain proses pelaksanaan, proses monitoring dan evaluasi perlu diperketat misalnya dengan melakukan audit yang bersifat berkala dan inspeksi akan membuat kontraktor selalu berusaha mematuhi standar yang diberlakukan. Selain itu perlu diatur pula kontrak-kontrak yang bersifat multiyear dengan membuat payung hukumnya. Hal ini mendesak dilakukan karena pekerjaan konstruksi jalan biasanya membutuhkan waktu lebih dari setahun dan kontraktor seharusnya tidak hanya bertanggungjawab sampai berakhirnya masa konstruksi tetapi juga berkewajiban untuk menjamin kualitas pekerjaan sesuai dengan umur rencana. Hal ini dapat dipresentasikan dengan kewajiban kontraktor untuk memelihara jalan selama masa pemeliharaan.[31]

Solusi keempat adalah perbaikan jalan tepat pada akar masalah. Solusi ini menekankan pada langkah perbaikan jalan yang rusak, yaitu dengan mencari akar masalah dan memperbaikinya secara tepat. Dengan demikian, kerusakan tidak akan berulang, karena yang terpecahkan adalah akar masalahnya. Dalam tahapan ini pula, pola pembiayaan perbaikan jalan harus diubah. Perhitungan yang dilakukan adalah mengenai dana sesungguhnya yang dibutuhkan, bukan cuma dana untuk "menutupi masalah". Dengan perbaikan berbasis akar masalah dan dana yang mencukupi, perbaikan jalan akan lebih efisien, hemat, dan tepat waktu.

Solusi kelima adalah pembuatan road map angkutan barang. Mau tidak mau, Kementerian PU, Kementrian Perhubungan, Kementrian Perindustrian, dan Kepolisian harus bersinergi dan duduk bersama untuk merencanakan sebuah road map, untuk mengatur proporsi angkutan barang agar lebih efisien dan ekonomis. Road map ini harus mengurangi muatan yang bertumpu di jalan nasional, dan mengalihkannya ke moda transportasi lain yang lebih efisien. Dengan beban yang berkurang pada jalan, kerusakan jalan pun akan semakin berkurang.

Konstruksi jalan memiliki karakteristik yang berbeda dibandingkan konstruksi Infrastrukur lainnya (bangunan gedung atau bangunan air). Ada banyak faktor eksternal yang mempengaruhi performa konstruksi. Saling terkaitnya wewenang, tanggung jawab yang belum sinergis, dan permasalahan SDM penyelenggara jalan, menjadi faktor penting yang mempengaruhi performa jalan Indonesia. Melihat kompleksitas penyelenggaraan jalan di Indonesia, pemerintah masih harus bekerja keras untuk membawa jalan Indonesia menuju jalan yang bermutu, berkeselamatan dan berkepastian hukum. Sebagai pengguna jalan raya di Indonesia, nampaknya kita masih harus bersabar dan tidak henti memberikan masukan untuk jalan Indonesia yang lebih baik.

Catatan akhir:

1. Prabawa, 2012. Monitoring dan Evaluasi Jalan untuk Menentukan Laik Fungsi Teknis Jalan Nasioanal. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
2. Ditjen Bina Marga, 2010. Rencana Strategis 2010-2014 Direktorat Jenderal Bina Marga. Kementerian Pekerjaan Umum, Jakarta.
3. Disampaikan oleh Prof. Agus Taufik Mulyono dalam diskusi Akar Masalah dan peningkatan mutu pelayanan jalan di Pulau Sumatera, dalam kuliah Manajemen Prasarana Jalan oleh Prof. Agus Taufik Mulyono (2013), di Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.
4. Ditjen Bina Marga, 2010. Rencana Strategis 2010-2014 Direktorat Jenderal Bina Marga. Kementerian Pekerjaan Umum, Jakarta.

5. Ibid.
6. Dardak, H., 2010. Pusat Kukuh Urus Jalan. Media Indonesia Edisi 24 Desember 2010, Jakarta.
7. Tahap-tahap ini didasarkan pada: Pedoman Konstruksi dan Bangunan: Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan (Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2009. Hal: 7). Tahap initiating sendiri merupakan tahap dimana awal mula pembangunan jalan diputuskan, meliputi penetapan alasan pembangunan jalan serta kepastian hukum area yang akan jadi lokasi pembangunan.
8. Ibid. Overlay adalah kegiatan menambah lapisan perkerasan jalan, di atas perkerasan yang dianggap sudah tidak layak secara teknis, misalnya berlubang atau licin. Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan mutu dan kualitas jalan.
9. Ibid. Organizing sama dengan tahap pembinaan jalan, meliputi penyusunan dan penetapan standar sampai penelitian dan pengembangan jalan.
10. Prosedur tersebut diatur secara rinci dalam PerPres No. 70 Tahun 2012 tentang Pengadaan Barang/Jasa dan Kontrak Jasa Konstruksi.
11. Pedoman Konstruksi dan Bangunan: Pedoman Pengelolaan Lingkungan Hidup Bidang Jalan (Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2009).
12. Ibid. Hal: 7.
13. Ibid.
14. Disampaikan oleh Prof. Agus Taufik Mulyono dalam diskusi Akar Masalah dan peningkatan mutu pelayanan jalan di Pulau Sumatera, dalam kuliah Manajemen Prasarana Jalan oleh Prof. Agus Taufik Mulyono (2013), di Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.
15. Hal ini diatur dalam pasal 30 UU 38/2004 tentang jalan, yang berbunyi: a) Pengoperasian jalan Umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan Laik Fungsi Jalana secara teknis dan administrative. Serta dalam 8 dan pasal 22 Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
16. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan. terarsip di: hubdat.dephub.go.id/uu/54-uu-no/download
17. Hal ini diatur dalam Peraturan menteri Pekerjaan Umum PU 11/PRT/M/2010 tentang persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Teknis Perencanaan Jalan
18. Hal ini diatur dalam Peraturan menteri Pekerjaan Umum PU 19/PRT/M/2011 tentang persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Teknis Perencanaan Jalan
19. Peraturan yang dimaksud di sini adalah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2005 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung.
20. Hal ini disampaikan dalam kuliah singkat Manajemen Prasarana Jalan oleh Prof. Agus Taufik Mulyono (2013), di Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.
21. Asri Awal Roza dan Leo Santosa, Analisis Dampak Analisis Dampak Beban Overloading Kendaraan pada Struktur Rigid Pavement Terhadap Umur Rencana Perkerasan: Studi Kasus Ruas Jalan Simp Lago – Sorek Km 77 S/D 78 (Jurnal Teknik Sipil ITB, No. 2 Volume 19 tahun 2012).
22. Mulyono, A. T., 2008. Faktor Dominan yang Mempengaruhi Kekuatan Struktural Perkerasan Jalan di Indonesia. Jurnal Transportasi (terakreditasi nasional), Volume 8 Nomor 1. Mulyono, 2013. Kajian dan Evaluasi Akar Masalah dan Kendala Capaian penyelenggaraan Jalan. MSTT UGM, Yogyakarta.
23. Watmove, 2007. Drainage Systems in European Road Constructions. cost 351, Denmark. Menyatakan bahwa pengaruh merembesnya air ke dalam pori-pori perkerasan karena drainase jalan yang tidak berfungsi dengan baik, dapat menyebabkan penurunan 30%-50% modulus elastik pekerasan jalan (Watmove, 2007)
24. Hal ini disampaikan dalam kuliah singkat Manajemen Prasarana Jalan oleh Prof. Agus Taufik Mulyono (2013), di Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) Jurusan Teknik Sipil dan Lingkungan, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada. Beliau mengibaratkan metode penanganan kerusakan jalan yang dilakukan oleh Pemerintah. Prof. Agus Taufik Mulyono juga menjabat sebagai ketua Tim Preservasi Jalan Indonesia.
25. Prof. Agus Taufik Mulyono, bukunya apa ya yang memuat ini?
26. Mulyono, A.T., Rahim, R., Parikesit, D., and Antameng, M., 2009.b. Analysis of Loss Cost of Road Pavement Distress Due to Overloading Freight Transportation. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.8.
27. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2013), dalam www.dephub.go.id
28. Prabawa, 2012. Monitoring dan Evaluasi Jalan untuk Menentukan Laik Fungsi Teknis Jalan Nasioanal. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
29. Harris, F., and McCaffer, R., 2001, Modern Construction Management, 5th Edition, Blackwell Science
30. Mulyono, A.T., 2007, Model Monitoring dan Evaluasi Pemberlakuan Standar Mutu Perkerasan Jalan Berbasis Pendekatan Sistemik. Disertasi Doktor
31. Hal ini disampikan pada tahun 2009. Dalam Kebijakan dan Strategi untuk Meningkatkan Efisiensi Pengelolaan Infrastruktur Jalan Secara Berkelanjutan. Tim Pemantau dan Evaluasi Kebijakan Transportasi Nasional, Jakarta.

ilustrasi: *BALAIRUNG/Nabil*

Pentingnya Transportasi Berkelanjutan dan Ramah Lingkungan

Pembangunan suatu bangsa tidak bisa dilepaskan dari dukungan transportasi. Jika transportasi berjalan dengan baik, proses pembangunan bangsa juga ikut membaik. Proses tersebut pasti membutuhkan kemudahan aksesibilitas untuk ke lokasi pembangunan yang bisa dikerjakan lebih cepat pun mudah diselesaikan. Pembangunan yang adil dan merata di seluruh wilayah nusantara akan memberikan kontribusi pada kesejahteraan rakyat Indonesia.

Penulis
Suparlan
Lahir di Karanganyar, Jawa Tengah. Sekarang tinggal di Kotagede, Yogyakarta. Tahun 1997 sampai 2003 berkuliah di Fakultas Dakwah IAIN Sunan Kalijaga (sekarang UIN Sunan Kalijaga) dan aktif di Mahasiswa Pecinta Alam Sunan Kalijaga (MAPALASKA). Pernah menjabat sebagai Direktur Eksekutif Wahana Lingkungan Hidup Indonesia (WALHI) Yogyakarta periode 2008-2013. Sekarang menjabat sebagai Dewan Daerah WALHI-Yogyakarta.

Transportasi merupakan kegiatan pergerakan manusia atau perpindahan manusia maupun barang pada ruang dan waktu tertentu. Transportasi adalah sesuatu yang dikembangkan manusia sejak zaman dahulu hingga saat ini. Transportasi juga merupakan proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain melalui sarana prasarana alami maupun buatan manusia. Objek yang diangkut dapat berupa orang maupun barang dengan menggunakan alat atau sarana angkut serta sistem pengaturan dan kendali tertentu, yakni manajemen lalu lintas, sistem operasi, maupun prosedur pengangkutan.

Transportasi mampu mendukung tumbuh kembangnya ekonomi, sosial, dan budaya pada suatu bangsa. Maju tidaknya sebuah bangsa bisa terlihat dari dukungan sarana dan prasarana transportasi. Pertumbuhan ekonomi akan sulit terwujud jika sarana prasarana trasportasi tidak memadai. Jika pertumbuhan ekonomi terhambat, kesejahteraan masyarakat juga akan sulit dicapai. Salah satu indikator masyarakat yang maju dan sejahtera adalah memiliki mobilitas yang tinggi dengan dukungan transportasi yang memadai. Sebaliknya, jika mobilitas masyarakat rendah karena dukungan transportasi yang minim, pertumbuhan ekonomi sebagai salah satu basis indikator kesejahteraan masyarakat juga akan sulit diwujudkan.

Kunci dalam pengembangan pembangunan terletak pada aspek transportasi karena fungsinya yang strategis dalam mengintegrasikan antarwilayah, pulau, bahkan antarnegara. Sistem jaringan transportasi terbagi menjadi darat, laut,

dan udara. Syarat utama dalam pengembangan sistem transportasi terbagi dalam dua hal, yakni efektivitas dan efisiensi. Efektivitas meliputi keselamatan, aksesibilitas, volume, ketepatan waktu, kenyamanan, tarif terjangkau, dan rendah karbon. Efisiensi lebih ditekankan pada keterpaduan transportasi ke dalam satu jaringan sistem transportasi.

Menurut Warpani (2002), fungsi dasar dari transportasi adalah sebagai penunjang, pemacu, dan pemicu. Berfungsi sebagai penunjang dan pemacu apabila dipandang dari sisi pelayanan dan peningkatan pembangunan serta kemampuan mendorong berbagai kebutuhan lain. Berfungsi sebagai pemicu bila dipandang sebagai pembangkit perkembangan dan pertumbuhan suatu wilayah untuk mendukung aktivitas manusia. Aktivitas yang dimaksud antara lain ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi, hiburan, dan kebudayaan. Moda untuk melakukan aktivitas itu tergantung dengan kebutuhan pengguna transportasi tersebut. Di sisi lain, transportasi juga memiliki dampak negatif terhadap kondisi lingkungan hidup di bumi. Kebutuhan akan transportasi yang lebih ramah lingkungan menjadi hal yang wajib didorong di seluruh negara, termasuk Indonesia.

Gerakan transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*) pada prinsipnya telah masuk dalam rumusan penting Konferensi Tingkat Tinggi Dunia untuk Pembangunan Berkelanjutan (*World Summit on Sustainable*). Dampak negatif dari kegiatan transportasi terhadap lingkungan memberikan *warning* kepada semua negara untuk mengedepankan makna pembangunan berkelanjutan pada aspek transportasi di perkotaan. Kota-kota di Asia tahun 2012 telah berpenghuni sekitar 1,8 miliar orang. Jika dilihat dari total penduduk perkotaan di dunia, angka tersebut telah mencapai lima puluh persennya. Kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor telah meningkat pula di kawasan Asia seiring dengan pertumbuhan populasi manusianya. Dari hal itu, persoalan yang muncul adalah dominasi transportasi kendaraan bermotor yang menambah kepadatan dan tingginya emisi gas buang di setiap kota di Asia. Transportasi di Asia sebagian besar masih menggunakan bahan bakar fosil. Model transportasi tersebut merupakan praktik transportasi yang tidak berkelanjutan karena akan meningkatkan kadar emisi gas rumah kaca, hilangnya ruang hijau, kesehatan masyarakat, polusi suara, kemacetan, kecelakaan lalu lintas, inefisiensi kendaraan, minimnya ketahanan energi, dan kesenjangan sosial.

Kebijakan Transportasi

Kebijakan transportasi yang berkembang saat ini lebih berpihak pada kendaraan bermotor dibandingkan moda transportasi nonkendaran bermotor. Kebijakan ini didorong oleh faktor-faktor sosial dan ekonomi. Dalam konteks ekonomi, seperti ulasan di atas, kendaraan bermotor akan sangat berguna bagi tumbuh kembangnya ekonomi pada satu wilayah. Kendaran bermotor menjadi alat transportasi yang menggerakan sektor ekonomi. Sementara dalam konteks sosial, kendaraan bermotor menjadi sarana bagi keluarga untuk berkumpul dan rekreasi. Kendaraan bermotor juga merupakan simbol sosial bagi masyarakat, baik dari sisi perkembangan zaman maupun sisi strata sosial. Ada anggapan bahwa yang memakai kendaran bermotor lebih terhormat dibandingkan yang menggunakan sepeda dan berjalan kaki. Pemahaman ini juga berkembang di dalam perilaku kehidupan sosial dalam berlalu lintas. Banyak fakta bahwa lajur-lajur pejalan kaki dan sepeda telah banyak diserobot oleh kendaran bermotor. Jadi, poisisi pesepeda dan pejalan kaki semakin tergusur dengan ulah dari prilaku pengendara kendaraan bermotor.

Perkembangan moda transportasi kendaran bermotor tidak lepas dari dukungan pemerintah yang memberikan kemudahan akses pembelian kendaraan bermotor dengan cara mencicil. Hal itu menjadi salah satu kebijakan pemerintah yang lebih memihak pembangunan sarana dan prasarana transportasi kendaraan bermotor dibandingkan dengan nonkendaraan bermotor. Itu pun masih didukung dengan media kampanye yang dikembangkan oleh pihak swasta yang memberikan pengaruh terhadap masyarakat agar meggunakan kendaraan bermotor. Adanya dukungan pemerintah itu dikarenakan pendapatan asli daerah banyak dihasilkan dari pajak kendaran bermotor. Di Yogyakarta, pada 2009, pajak kendaraan bermotor mencapai 541 miliar rupiah.

Temuan studi WALHI Yogyakarta-KPBB Jakarta tahun 2012 pada wilayah 14 kecamatan kota Yogyakarta, aksesibilitas untuk pejalan kaki masih bisa dikatakan sangat memprihatinkan. Lebar trotoar yang memenuhi standar dan layak untuk berjalan dengan lebar lebih dari 2 meter hanya mencapai 32 %, sedangkan 14 % kondisi permukaan trotoar rusak atau tidak layak untuk berjalan. Di sepanjang trotoar juga terdapat penghalang

bagi pejalan kaki meliputi tiang listrik, telepon, parkir kendaran, dan pot bunga dengan mencapai angka 60-90%. Jadi, wajar jika penggunaan transportasi motor dan mobil menjadi pilihan banyak orang walaupun memberikan emisi karbon sebesar 22 % untuk wilayah Yogyakarta.

Banyaknya orang yang lebih memilih kendaraan bermotor pribadi daripada nonkendaraan bermotor menunjukkan piramida transportasi yang terbalik. Padahal, sistem transportasi berkelanjutan haruslah berpihak terhadap semua moda transportasi yang ada sesuai dengan empat pilar dalam piramida transportasi. Urutan pertama pada piramida adalah pejalan kaki; kedua adalah pesepeda, becak, andong, dokar, dan sebagainya; ketiga adalah transportasi umum; dan keempat adalah kendaran pribadi, motor, dan mobil. Keterpaduan dan keadilan empat pilar dalam piramida transportasi haruslah didukung dengan kebijakan sarana dan prasarana yang seimbang sesuai dengan konsep pembangunan berkelanjutan dengan memperhatikan sektor sosial, ekonomi, dan lingkungan dalam satu kesatuan konsep pembangunan. Integrasi ketiga sektor ini akan menjadi kunci dalam menumbuhkembangkan sebuah bangsa dengan dukungan moda transportasi yang adil, seimbang, dan berkelanjutan menuju kesejahteraan masyarakat Indonesia. Sebaliknya jika terjadi ketidakadilan dalam proses pelaksanaannya, kesejahteraan hanya akan dinikmati oleh pihak tertentu.

Kebijakan yang berpihak pada kendaraan bermotor tidak hanya menggerus piramida transportasi dan moda transportasi nonkendaraan bermotor, tetapi juga berkontribusi terhadap meningkatnya konsumsi energi bahan bakar. Sistem transportasi kekinian mengandalkan kendaraan pribadi dan jaringan transportasi yang tidak efisien. Contohnya, mobilitas masyarakat yang lebih banyak mengandalkan kendaraan bermotor, baik jarak pendek maupun jarak jauh. Jika mobilitas banyak menggunakan kendaran bermotor, maka konsumsi bahan bakar semakin tinggi. Saat ini, peringkat konsumsi energi bahan bakar pada sektor transportasi berada di urutan kedua setelah sektor industri. Pada sektor industri, energi bahan bakar yang dikonsumsi mencapai pangsa 44,2%, berikutnya adalah sektor transportasi dengan pangsa 40,6%. Lalu, diikuti dengan sektor rumah tangga sebesar 11,4% dan sektor komersial sebesar 3,7%. Karena konsumsi energi pada sektor transportasi tertinggi kedua, maka harus ada upaya penghematan energi bahan bakar untuk transportasi.

Contoh lain ketidakefektifan dan efisiensinya mobilitas masyarakat untuk menggunakan kendaraan bermotor sebagai penunjang ekonomi adalah terjadinya kemacetan. Hal ini justru menghambat mobilitas untuk menunjang perputaran ekonomi. Sektor transportasi merupakan salah satu komponen yang membuat pemborosan energi terjadi; seperti yang diakibatkan oleh kemacetan di Jakarta. Data dari Indonesia Climate Change Trust Fund mencatat bahwa penggunaan energi untuk transportasi di Indonesia meliputi 48% dari penggunaan energi total di tahun 2005. Pada saat yang bersamaan, konsumsi bahan bakar indonesia tersebut menghasilkan sekitar 67 juta ton CO_2 (ICCSR, 2010). Kemacetan, selain menjadi bukti tidak efektifnya kendaraan bermotor dan boros energi juga berkontribusi terhadap meningkatkan kadar emisi gas rumah kaca (GRK) sebagai penyebab perubahan iklim. Di wilayah Yogyakarta, sektor transportasi berkontribusi terhadap peningkatan emisi gas rumah kaca sebesar 22%.

Fakta-fakta tersebut menunjukkan efisiensi mobilitas kendaran bermotor, di samping tidak efisien dan boros energi, juga mempercepat laju polusi udara. Masyarakat akan mengalami kerugian berlipat-lipat karenanya. Pertama, konsumsi energi akan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan laju kendaran bermotor. Kedua, pencemaran udara yang semakin tinggi, berkontribusi terhadap laju percepatan pemanasan global dan perubahan iklim. Ketiga, meningkatkan biaya operasional masyarakat. Keempat, meningkatnya biaya kesehatan akibat dari pencemaran udara dari mobilitas kendaran bermotor. Pada tahun 1994, World Bank memperkirakan kerugian ekonomi akibat dari pencemaran udara di Jakarta sekitar US$ 220 juta per tahun. Rugi sampai US$ 157 juta karena SPM (zat padat terapung), US$ 62 juta karena Pb (timbal), dan US$ 0,7 dari NO_2 (nitrogen dioksida).

Permasalahan transportasi tidak akan menjadi sedemikian parah jika sedari awal penyelenggara pemerintahan mau menerapkan *sustainable transport system*. Center for Sustainable Development (1997) mendefinisikan sistem transportasi yang berkelanjutan sebagai suatu sistem yang menyediakan akses terhadap kebutuhan dasar individu ataupun masyarakat luas secara aman dengan cara yang konsisten dan sangat erat berhubungan dengan kesehatan manusia dan keberlangsungan ekosistem, serta berkeadilan bagi masyarakat saat ini dan masa datang. Untuk menjaga kesehatan manusia dan melindungi kualitas ekosistem, perlu membatasi emisi dan gas buangan sesuai dengan kemampuan absorbsi alam, meminimalisir penggunaan energi dari sumber yang tak terbarukan, menggunakan komponen yang bisa didaur ulang, meminimalisir penggunaan lahan serta mereduksi polusi suara sekecil mungkin. Selain itu, maskud dari berkeadilan dalam transportasi adalah menekankan keterjangkauan secara finansial, operasi yang efisien, adanya alternatif moda transportasi, dan mampu mendukung perkembangan ekonomi secara menyeluruh.

Transportasi Berkelanjutan

Transportasi berkelanjutan *(sustainable transportation)* terdiri dari kata transportasi dan berkelanjutan. Seperti diuraikan di atas, transportasi diartikan proses pemindahan dari satu tempat ke tempat yang lain melalui sarana prasarana alami maupun buatan manusia. Sementara itu, keberlanjutan menurut kebijakan pemerintah Inggris Raya tahun 2008 *(Detr, 1998)* adalah perkembangan sosial yang mengetahui kebutuhan setiap orang, perlindungan yang efektif terhadap lingkungan, kemampuan meminimalisir pengaruh global, efisiensi dalam penggunaan sumber daya alam, biaya tinggi serta kestabilan pertumbuhan ekonomi dan tenaga kerja. Sedangkan menurut beberapa ahli, keberlanjutan *(sustainability)* dapat diartikan sebagai *'good' things that must grow in the future (like jobs, productivity, wages, profits, capital and savings, information, knowledge and education) and the 'bad' things that must not grow in the future (like pollution, waste, poverty, energy and material use per unit of output* (Ryan, 2003).

Menurut *The Centre of Sustainable Transportation Canada (2002: 1)*, transportasi berkelanjutan adalah memberikan akses utama atau dasar transportasi yang dibutuhkan oleh individu dan masyarakat agar keamanannya lebih terjaga dengan cara yang sesuai dengan manusia dan kesehatan ekosistem, serta dengan keadilan antargenerasi dalam menghasilkan dan mengoperasikannya secara efisien. Moda trasportasi tersebut digunakan untuk mendukung pergerakan aspek ekonomi, membatasi emisi, dan efisiensi dalam penggunaan energi. Sedangkan untuk menyerapnya, dilakukan dengan meminimalisir penggunaan sumber daya energi yang tidak bisa diperbarui, membatasi penggunaan sumber daya alam yang dapat diperbarui agar kualitasnya tetap terjaga, menggunakan dan memperbarui bagian-bagiannya, dan meminimalkan penggunaan lahan dan produksi yang menyebabkan kebisingan.

Brundtland Commission dalam CAI-Asia (2005: 11) juga mendefinisikan transportasi berkelanjutan sebagai ksumpulan kegiatan transportasi bersama dengan infrastruktur yang tidak meninggalkan masalah atau biaya-biaya untuk generasi mendatang guna menyelesaikannya dan menanggungnya. Definisi yang lebih resmi telah lebih awal dikeluarkan oleh The World Bank (1996) yang menyatakan secara konseptual bahwa *sustainable transportation* adalah transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial.

Pengetahuan masyarakat tentang mobilitas kendaran bermotor yang berkontribusi terhadap pencemaran udara dan pemanasan global sudah mulai dipahami walaupun masih banyak yang belum mengetahui sepenuhnya. Di berbagai kota yang

padat mobilitas kendaraan bermotor, sebagian pengguna jalan menggunakan penutup hidung, kacamata, dan jaket. Sementara lainnya dengan santai berkendara tanpa penutup hidung dan secara langsung menghirup udara yang sudah tercemar. Pemahaman dan penyadartahuan akan dampak dari mobilitas kendaran bermotor terhadap pencemaran udara harus terus dilakukan oleh berbagai pihak. Itu dilakukan agar terjadi perubahan paradigma bagi semua pihak untuk menumbuhkembangkan mobilitas transportasi yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Berjalan Kaki

Berjalan kaki merupakan moda transportasi tertua di dunia yang memiliki keistimewaan tersendiri. Perjalanan dari titik asal hingga tujuan dapat dilakukan dengan berjalan kaki, terutama jika jarak tempuh berkisar antara 0.5-1 km. Perjalanan dengan mengunakan jenis transportasi apapun selalu memiliki bagian berjalan kaki di dalamnya. Kemampuan berjalan kaki atau yang sering disebut *walkability* saat ini menjadi salah satu barometer untuk mengukur kualitas lingkungan kawasan perkotaan, khususnya pada transportasi massal yang ditentukan oleh aksesibilitas pejalan kaki ke simpul-simpul transportasi, misalnya halte, terminal, bandara, maupun stasiun. Berjalan kaki juga tidak perlu menggunakan BBM. Dengan begitu, moda transportasi ini tentu murah, gratis, sehat, dan ramah lingkungan. Semakin banyak manusia berjalan kaki, maka semakin sehat jasmani dan rohaninya.

Menurut Otto Soemarwoto (2008), budaya orang Indonesia masih mengangap simbol status sosial dilihat dari moda transportasi yang digunakan. Orang yang berjalan kaki dianggap miskin dan primitif atau bahkan tidak pantas untuk memimpin sebuah perusahaan, kantor, dan dinas walaupun jarak mereka tak lebih dari 1-2 km. Jika tren akan mobil dinas bagi para pejabat terus berkembang pada budaya Indonesia, maka akan mendorong terjadinya perubahan pada setiap kaum menengah ke atas. Mereka akan enggan mengunakan moda transportasi jalan kaki. Padahal sebenarnya sebagian besar pejalan kaki adalah pengendara kendaraan bermotor yang mengkombinasikan dengan jalan kaki itu sendiri. Misalnya dari tempat parkir menuju lokasi tujuan. Semua moda transportasi pasti akan mengkombinasikan dengan jalan kaki.

ilustrasi: *BALAIRUNG/NAbil*

Pendidikan dan penyadaran tentang pentingnya fasilitas umum bagi pejalan kaki

merupakan proses penting dalam mendorong budaya jalan kaki di Indonesia. Kajian kondisi pengadaan fasilitas umum bagi pejalan kaki, kampanye, penyebaran informasi, diskusi, dan aksi konkret merupakan dasar membangun pemahaman tentang pentingnya fasilitas umum bagi pejalan kaki. Saat ini, budaya berjalan kaki menurun. Alasannya, setiap orang berpikir praktis, cepat, dan nyaman untuk melakukan setiap aktivitas kegiatan. Maka dari itu, moda transportasi yang sering menjadi pilihan adalah sepeda motor atau mobil.

Di sisi lain, tidak hanya usaha membiasakan diri berjalan kaki 15-20 menit dalam melakukan perjalanan jarak pendek yang diperlukan. Perlu juga dikembangkan budaya untuk mendahulukan pejalan kaki yang akan menyeberang jalan bagi pengguna kendaraan bermotor. Itu merupakan suatu wujud etika, moral, dan budaya Indonesia yang perlu dimiliki oleh seluruh komponen bangsa dan para pengendara motor maupun mobil.

Rintisan kawasan pejalan kaki harus segera dioptimalkan. Tahun 2012, dua dari empat belas kecamatan di kota Yogyakarta, yaitu Danurejan dan Umbulharjo telah mendeklarasikan untuk menjadi kawasan rintisan Jogja Istimewa untuk Pejalan Kaki. Munculnya kawasan rintisan ini diawali dari komitmen pemerintah Kota Yogyakarta dengan melakukan deklarasi dan *launching* Jogja Istimewa untuk Pejalan Kaki dengan melibatkan para pihak dan perwakilan dari 14 kecamatan. Rangkaian kegiatan rintisan ini membuktikan bahwa fasilitas umum untuk pejalan kaki benar-benar penting dan wajib dikembangkan untuk tetap menjaga eksistensi keberadaan kota Yogyakarta sebagai kota yang berhati nyaman dan ramah lingkungan. Seperti teruraikan di atas, salah satu indikator kota hijau *(green city)* adalah aksesibilitas untuk pejalan kaki. Oleh karenanya, kebijakan yang akan dan telah dikeluarkan juga harus dipahami oleh seluruh SKPD dan pemangku kepentingan di setiap daerah agar bisa mensinkronisasikan seluruh perencanaan dan kegiatan yang terintegrasi dalam satu pendekatan untuk menjadikan kota yang layak bagi pejalan kaki.

Bersepeda

Besepeda juga merupakan moda transportasi yang tidak tergantung pada BBM karena penggerak dari sepeda adalah manusia. Artinya, bersepeda juga mempunyai sifat yang ramah lingkungan tanpa emisi. Bersepeda juga merupakan moda transportasi yang sehat, murah, dan berkelanjutan. Di beberapa negara seperti Belanda, banyak pejabat dan pegawai pemerintah, swasta, dan masyarakat yang menggunakan sepeda. Sepeda menjadi moda transportasi yang sangat dihormati. Orang bersepeda diberikan kesempatan lebih dibandingkan dengan kendaran bermotor. Kepemilikian sepeda di Belanda bahkan melebihi jumlah total penduduk yang ada. Oleh karenanya, budaya yang mengganggap bersepeda adalah primitif dan miskin harus segera diubah. Orang bersepeda justru merupakan orang yang sangat peka terhadap moda transportasi yang berkelanjutan dan tidak memberikan kontrobusi emisi terhadap laju pemanasan global.

Gerakan bersepeda di Indonesia pada dasarnya sudah dipopulerkan sejak zaman penjajahan Belanda. Sampai saat ini, budaya bersepeda juga masih banyak digemari oleh masyarakat di semua kalangan. Di Yogyakarta gerakan *Sego Segawe* merupakan ide untuk mengembalikan Yogyakarta sebagai kota sepeda dan mempopulerkan sepeda sebagai moda transportasi untuk sekolah dan bekerja. Namun sayang, gerakan ini tidak cukup berjalan efektif karena dukungan sarana dan prasana untuk pengguna sepeda masih sangat minim. Faktor keselamatan dan kenyamanan menjadi faktor penghambat berkembangnya gerakan *Sego Segawe*. Perilaku pengguna moda transportasi motor masih menggangap bersepeda merupakan moda transportasi primitif dan terkesan miskin, sehingga menggangap bahwa yang menggunakan sepeda motor dan mobil adalah yang lebih berkuasa di setiap jalan. Adanya pembatas jalan untuk jalur sepeda juga hanya sebatas simbol bahwa Yogyakarta telah mempunyai jalur sepeda. Faktanya, efektivitas, kenyamanan, dan keamanan untuk pesepeda terancam. Pelanggaran-pelanggaran kendaraan bermotor dan mobil yang menggunakan jalur sepeda tidak pernah ada sangsi, bahkan di sebagian tempat justru digunakan untuk tempat parkir.

Pemberian akses, sarana, dan prasarana yang aman dan nyaman untuk moda transportasi sepeda akan memberikan ruang pengembangan pariwisata bersepeda di Yogyakarta semakin meningkat. Tingkat polusi yang ada bisa berkurang dengan tumbuh kembangnya moda transportasi bersepeda di Yogyakarta. Dukungan kebijakan terhadap perlindungan sarana dan sarana serta pemakaian jalur sepeda menjadi sangat penting untuk segera diimplementasikan oleh

pemerintah Yogyakarta. Keberanian seorang pemimpin di tingkat provinsi, kabuaten, dan kota diuji untuk mewujudkan moda transportasi sepeda menjadi berkembang aman dan nyaman di Yogyakarta.

Transportasi Umum

Perkembangan transportasi umum di wilayah Indonesia juga sangat lambat di bandingkan dengan negara-negara maju lainnya. Persoalannya adalah pada aspek kenyamanan, keamanan, dan ketepatan waktu yang tidak konsisten. Berbagai jenis moda transportasi umum yang ada di berbagai wilayah di Indonesia, seperti bus, angkutan kota, kereta api, pesawat udara, dan berbagai jenis transportasi umum lainnya seringkali kurang memperhatikan keamanan dan sikap disiplin dalam berkendaraan. Sering ditemukan persaingan antarpengendara transportasi umum di banyak daerah yang saling berebut penumpang karena berpacu untuk mendapatkan setoran. Sering diberitakan pula adanya kecelakaan kendaraan umum karena berebut penumpang.

Di satu sisi, kendaran umum juga tidak mempunyai konsistensi waktu yang tepat, sehingga tidak bisa diprediksi berapa lama perjalanan yang akan ditempuh, ditambah dengan kemacetan dan penuh sesaknya penumpang yang naik transportasi umum pada hari-hari tertentu, khususnya pada bus dan angkutan umum. Faktor lain, kurang nyamannya penumpang bisa disebabkan karena kondisi kendaraan umum yang sebenarnya sudah tidak layak lagi untuk digunakan. Oleh karenanya, kendaraan umum masih banyak yang di jadikan media alternatif bagi masyarakat Indonesia karena disebabkan beberapa hal yang diuraikan di atas.

Di sisi lain, masyarakat yang lebih memilih untuk berjalan kaki juga tidak memperoleh kenyamanan yang seharusnya mereka dapatkan. Hal ini disebabkan karena meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang mendorong pemerintah mengambil kebijakan untuk melakukan pelebaran jalan sehingga fasilitas pejalan kaki seperti trotoar menjadi lebih kecil atau bahkan hilang. Polusi dan kebisingan juga merupakan problem utama dalam sistem transportasi di Indonesia yang dapat mengakibatkan penurunan kualitas hidup dan terganggunya kesehatan para pengguna transportasi.

Mengembalikan kepercayaan publik akan transportasi umum di indonesia harus segera diwujudkan oleh semua pihak, khususnya oleh pemerintah, baik di tingkat nasional dan daerah. Pemerintah juga harus menyiapkan jalur transportasi yang terkoneksi pada transportasi lain untuk memudahkan perjalanan dan kenyaman dalam berpergian. Pasalnya, pemerintah merupakan aktor yang cukup penting untuk memenuhi kebutuhan transportasi umum bagi masyarakat. Di berbagai tempat di Indonesia, banyak sekali moda transportasi umum yang tidak terkoneksi pada moda transportasi lain, sehingga menyusahkan pengunaannya untuk melanjutkan perjalanan. Hal ini juga memberikan dampak tidak efektif untuk sebuah perjalanan bagi pengguna moda transportasi umum. Transportasi umum wajib didorong sebagai moda transportasi massal agar mampu menjadi media jembatan bagi semua kalangan masyarakat di Indonesia untuk melakukan aktivitasnya. Biaya yang murah, keamanan, kenyamanan, serta ketepatan waktu menjadi kunci maju dan tidaknya sebuah transportasi publik di setiap wilayah. Semakin banyak masyarakat menggunakan moda transportasi umum akan memberikan dampak yang lebih baik untuk keberlajuntan transportasi ke depan.

Kendaraan pribadi motor dan mobil

Saat ini di Indonesia, keberadaan motor dan mobil telah mendominasi di seluruh kota-kota di Indonesia. Mobilitas di sebuah kota disibukkan lalu-lalang kendaran bermotor yang sangat padat. Pada 2008, total kendaran bermotor sudah mencapai lebih dari seperempat penduduk, atau sekitar 65 juta kendaran bermotor dari 240 juta jumlah penduduk di Indonesia. Jadi, sangat wajar jika sektor transportasi menempati urutan kedua sebagai penyebab emisi karbon di Indonesia. Sektor transportasi yang dimaksud adalah kendaran bermotor di antaranya adalah kendaraan pribadi motor dan mobil 36%, kendaraan komersial seperti truk 33%, kendaraan roda dua atau motor 19%, dan bus kota sebesar 12 % (Technology Needs Assesment, 2009)

Kendaran bermotor seperti sepeda motor dan mobil mampu menunjang mobilitas masyarakat Indonesia untuk berkarya dalam rangka meningkatkan perekonomian dan pembangunan. Namun, paradigma terhadap penggunaan kendaraan motor dan mobil sering disalahartikan sebagai tren modern untuk berbagai keperluan. Padahal sesuai dengan fungsinya, kendaran bermotor dan mobil digunakan untuk kebutuhan yang menunjang berbagai kepentingan sektor ekonomi dan pembangunan, bukan untuk kepentingan hura-hura. Saat ini, anak-anak sekolah menengah dan atas saja rata-rata sampai 70% menggunakan sepeda motor, bahkan mobil. Hal ini yang menyebabkan ketergantungan masyarakat akan moda transportasi kendaraan bermotor sebagai mobilitas keseharian dalam berbagai keperluan.

Analisis

Idealnya, perencanaan pembangunan suatu bangsa bertujuan untuk menyejahterakan rakyatnya. Namun, kebijakan perencanaan pembangunan berkelanjutan yang menyejahterakan rakyat masih jauh dari ideal. Banyak sekali pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah lebih mengutamakan aspek ekonomi dibandingkan sosial dan lingkungan. Laju pertumbuhan pembangunan yang pesat tanpa diiringi keseimbangan sosial, ekonomi, dan lingkungan akan berdampak pada oportunisme dari sebuah pembangunan. Si kaya akan semakin kaya dan yang miskin semakin miskin. Kesenjangan akan terjadi terus menerus. Mandat dari UU 1945 pasal 33 tentang ujung dari semua adalah kesejahteraan masyarakat juga akan susah diwujudkan.

Telah kita ketahui bersama bahwa persoalan transportasi telah terjadi di berbagai wilayah di Indonesia. Hal ini yang mendorong pemerintah dan para ahli transportasi untuk berusaha mencari resolusi untuk menyelesaikan persoalan tersebut. Studi banding sistem transportasi di negara-negara maju yang cukup berhasil tidak cukup memberikan kontribusi efektif dalam penyelesaian persoalan transportasi Indonesia. Dengan sistem yang efisien dan terintegrasi, transportasi akan berdampak pada perkembangan di bidang komersial, industri, pariwisata maupun keberlanjutan sebuah kota yang menjadi lebih teratur dan berkelanjutan.

Transportasi berkelanjutan pada prinsipnya merupakan konsep yang baik untuk bisa dikembangkan di Indonesia dan dunia untuk mengatasi berbagai persoalan transportasi yang ada. Meskipun begitu, konsep ini masih banyak diperdebatkan pada level definisi. Harus dipahami secara global bahwa definisi transportasi berkelanjutan dapat diterima oleh semua negara di dunia. Meskipun demikian, implementasinya harus disesuaikan dengan konteks wilayah dan negara masing-masing.

Dalam konteks Indonesia, keberlanjutan transportasi telah coba diterapkan dengan mendorong transportasi publik, misalnya dengan pembuatan busway, Trans-Jogja, Trans-Solo, dan berbagai moda transportasi kota lainnya. Hal ini sebagai langkah awal untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terutama di perkotaan dengan jumlah penduduk yang cukup padat. Perbaikan sarana dan prasarana antarkota dan antarprovinsi juga terus dilakukan, khususnya infrastruktur jalan. Meskipun proses perbaikan sudah dilakukan, proses tersebut tidak kunjung selesai. Misalnya, perbaikan jalur Pantura tidak kunjung selesai selama lebih dari 14 tahun. Proses perbaikan jalan seolah tercipta siklus perputaran seperti gali lubang tutup lubang. Namun demikian, harus dipahami bahwa perbaikan dan pelebaran jalan bukan merupakan langkah konkret untuk mengatasi persoalan transportasi. Perbaikan dan pelebaran jalan merupakan langkah sektoral yang tidak berkelanjutan karena persoalan utama adalah cepatnya laju pertumbuhan penggunaan kendaran bermotor. Oleh karenanya, perilaku masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi harus segera diubah. Pilihannya adalah dengan penyediaan angkutan umum yang aman, nyaman, tepat waktu, dan terintegrasi satu sama lain. Dengan angkutan umum yang memenuhi syarat tersebut, maka akan ada peluang bagi semua lapisan masyarakat untuk melakukan perjalanan dengan biaya yang murah dan

terjangkau dengan aksesibilitas yang tinggi. Selain itu, dampak negatif terhadap lingkungan juga dapat diminimalkan.

Konsep transportasi berkelanjutan memang sangat tepat dijadikan resolusi ke depan dalam permasalahan transportasi di Indonesia. Konsep ini juga telah banyak berhasil di terapkan di negara maju lainnya, sehingga pemerintah dan masyarakat Indonesia bisa belajar banyak atas keberhasilan konsep tersebut. Keberhasilan di negara-negara tersebut juga didukung dengan adanya visi yang tepat oleh pemerintah kota dan provinsi untuk mendukung kebijakan dan program yang terintegrasi dengan konsep transportasi berkelanjutan. Seperti pembahasan di awal, bahwa sistem transportasi yang berkelanjutan harus memperhatikan tiga aspek penting, yaitu aksesibilitas, keadilan dan dampak lingkungan. Aksesibilitas dibangun dengan perencanaaan jaringan transportasi yang terkoneksi satu dengan yang lain. Keadilan diciptakan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, menjunjung tinggi etika bertransportasi, dan pemanfaatan infrastruktur secara seimbang dalam pengambilan kebijakan. Mengenai dampak lingkungan, perlu digunakan energi ramah lingkungan, moda transportasi yang paling sedikit menimbulkan polusi, dan perencanaan pembangunan yang memprioritaskan piramida transportasi. Sistem ini akan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan angkutan umum dibandingkan dengan sistem yang berbasis pada penggunaan kendaraan pribadi.

Di beberapa kota di Indonesia telah terjadi kemacetan yang luar biasa. Ini semua implikasi dari laju pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan. Dalam sistem transportasi berkelanjutan, ada tiga hal yang harus diperhatikan. Pertama, dampaknya terhadap lingkungan, baik lokal maupun global. Kedua, kemudahan dalam memanfaatkan dan memaksimalkan sarana yang ada. Terakhir, kesetaraan yang berhubungan dengan dampak sosial di masyarakat.

Pemerintah sebagai penyelenggara negara wajib mengupayakan suatu kebijakan untuk pengembangan transportasi, mulai dari yang bersifat konseptual, teknis, sosiologis, hingga politis. Pengembangan itu meliputi penyediaan lahan, peruntukan ruang, dan dukungan kebijakan. Hal ini tentunya akan diintegrasikan dengan berbagai pihak untuk menunjang percepatan pembangunan transportasi dengan catatan tidak terjadi monopoli dalam penguasaan kebijakan transportasi oleh pihak tertentu. Untuk melibatkan sektor swasta dalam perencanaan pembangunan transportasi berkelanjutan tidaklah mudah karena swasta akan mementingkan keuntungan pribadi.

Keberadaan industri kendaraan bermotor menjadi posisi tawar untuk terus dikembangkan di setiap wilayah. Dengan jargon-jargon kendaran ramah lingkungan dan minim emisi, itu justru menjadi pintu masuk promosi kendaraannya agar menarik minat masyarakat untuk membelinya. Untuk itu, pemerintah memiliki peran penting dalam menyusun suatu upaya perencanaan dan implementasi terhadap suatu kebijakan transportasi publik yang berkelanjutan, kususnya untuk transportasi publik. Kebijakan-kebijakan yang erat hubungannya dengan persoalan transportasi wajib diintegrasikan dalam satu kerangka kebijakan agar dapat berjalan dalam satu skema pembangunan yang berkelanjutan.

Sistem transportasi berkelanjutan akan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada transportasi publik dibandingkan dengan sistem transportasi berbasis kendaraan pribadi. Sistem transportasi yang berkelanjutan merupakan sebuah tatanan baru dalam sistem transportasi di era globalisasi ini. Persoalan terhadap sistem transportasi berubah menjadi persoalan yang memerlukan perhatian dan kajian dari berbagai perspektif ilmu (Schipper, 2002:11-25). Transportasi berkelanjutan tidak dapat diterapkan tanpa adanya dukungan dari pemerintah di tingkat nasional, regional, dan daerah. Penyadaran masyarakat sangat diperlukan dan sangat penting posisinya untuk menciptakan sebuah pemahaman baru dalam penggunaan moda transportasi sekarang dan masa depan. Agenda penyadaran masyarakat bisa memberikan dukungan terhadap rencana kerja pemerintah untuk dijalankan, khususnya terkait dengan masalah transportasi yang kontekstual pada wilayahnya masing-masing. Penyadaran tersebut dapat mencakup hal yang lebih luas dalam tatanan sistem transportasi yang ada dengan *menace*(ancaman) pada piramida transportasi.

Masalah transportasi yang berkelanjutan di suatu wilayah kota melekat dalam aktivitas keseharian masyarakat itu sendiri. Masyarakat sebagai pengguna transportasi akan menuntut adanya tindakan atau upaya pemerintah untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum yang dikombinasikan dengan moda transportasi nonkendaraan bermotor. Perubahan paradigma oleh pelaku usaha transportasi darat dan penggunanya dalam mengembangkan sistem transportasi keberkelanjutan harus dalam satu visi, yaitu transportasi berkelanjutan guna mencapai pemerataan, pembangunan, dan pertumbuhan ekonomi dengan rendah emisi. Visi ini berupaya mewujudkan suatu sistem transportasi yang menggunakan sumber daya ekonomi secara efisien serta dapat digunakan untuk menghambat pemanasan global yang menyebabkan dampak perubahan iklim.

Ancaman bagi masyarakat kota di antaranya gangguan kesehatan akibat polusi dan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Masyarakat kota lebih terancam oleh ancama-ancaman itu tadi dibandingkan mereka yang tinggal di kawasan pedesaan. Alasannya, jumlah kendaraan di kota hampir seimbang dengan jumlah penduduknya. Apalagi, jumlahnya selalu berkembang setiap tahun seperti halnya pertumbuhan penduduk. Padahal, mobilitas masyarakat kota sangat tinggi untuk memenuhi kebutuhan ekonominya. Mobilitas yang tinggi tersebut menjadikan masyarakat membutuhkan kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi yang memadai karena mobilitas masyarakat kota membutuhkan efisiensi dan efektivitas, baik dalam hal biaya maupun waktu. Mobilitas yang begitu tinggi pada masyarakat kota tidak bisa dilepaskan akibat dinamika sosial yang berkembang pada masyarakat perkotaan. Masyarakat kota sebagai asistem sosial yang dinamis mudah untuk melakukan perubahan paradigma. Perubahan yang dimaksud diakibatkan oleh urbanisasi, industrialisasi, modernisasi, dan globalisasi. Anak-anak di perkotaan sangat jauh berbeda dengan perilaku anak-anak di pedesaan. Kebanyakan, mobilitas anak-anak kota lebih dikuasai kendaraan bermotor dan teknologi. Sementara itu, anak-anak di pedesaan lebih banyak dikenalkan dengan moda transportasi lokal yang tidak tergantung pada kendaraan bermotor dan teknologi.

Terobosan strategi terhadap jalan dan lalu lintas juga penting dilakukan untuk mendukung kebijakan transportasi berkelanjutan. Dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus bertambah dan tidak diiringi dengan pengembangan jalan, maka inisiatif untuk melakukan perbaikan terhadap perilaku berkendara menjadi penting. Kemacetan bisa juga disebabkan karena berkendara yang tidak menghargai pengendara yang lain. Parkir di pinggir-pinggir jalan juga menjadi faktor menambah laju kemacetan yang luar biasa. Penerapan *three in one* di Jakarta juga tidak terlalu efektif dilakukan. Oleh karenanya, perilaku pengendara menjadi salah satu kunci sukses pula untuk keberlanjutan transportasi ke depan.

Selain terobosan strategi, Indonesia sudah seharusnya lebih memfasilitasi dan memprioritaskan subsidi pada teknologi otomotif yang ramah lingkungan, misalnya saja sepeda listrik. Tentu dengan menekankan perlakukan khusus terhadap pengguna transportasi yang ramah lingkungan, masyarakat akan semangat memilih moda transportasi yang berkelanjutan dengan meminimalkan pembelian kendaran bermotor pribadi. Pada akhirnya, perilaku berkendara yang didukung dengan moda transportasi yang berkelanjutan akan mendukung upaya perencanan pembangunan dan pemberdayaan ekonomi yang berkelanjutan pula, guna menuju bangsa Indonesia yang maju, sejahtera, dan berkeadilan.

Catatan akhir:

Suparlan, WALHI Jogjakarta "Jogja Istimewa Bagi Pejalan Kaki"Surat Kabar Harian Kedaulatan Rakyat 2013

KPBB-WALHI Jogjakarta, Meningkatkan kota laik bagi pejalan kaki di Jogjakarta, Kertas Posisi 2013

Soemarwoto, Otto (2008) Pembangunan Berkelanjutan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Bappeda Propinsi Yogyakarta

Wijoyo, Suparto, (2005) Refleksi Mata Rantai Pengaturan Hukum Pengelolaan Lingkungan Secara Terpadu (study Kasus Pencemaran Udara) Airlangga University Press

Salim, Emil (2010) Ratusan Bangsa Merusak Satu Bumi,Kompas

WALHI (2007) Menjadi Environmentalis Itu Gampang, Panduan Bagi Pemula

Fuel Quality Report (2006) Ministry of environment Republic of Indonesia – Joint Communitee for Leaded Gasoline Phase Out (KPBB Jakarta)

Concept Note And Provisional Programme, Seventh Regional EST Forum in Asia & Global Consultation on Sustainable Transport in the post 2015 Development, Nusa Dua, Bali, Indonesia, 23-25 April, 2013

Rundcrantz, Kristina "Environmental Compensation for Disrupted Ecological Functions in

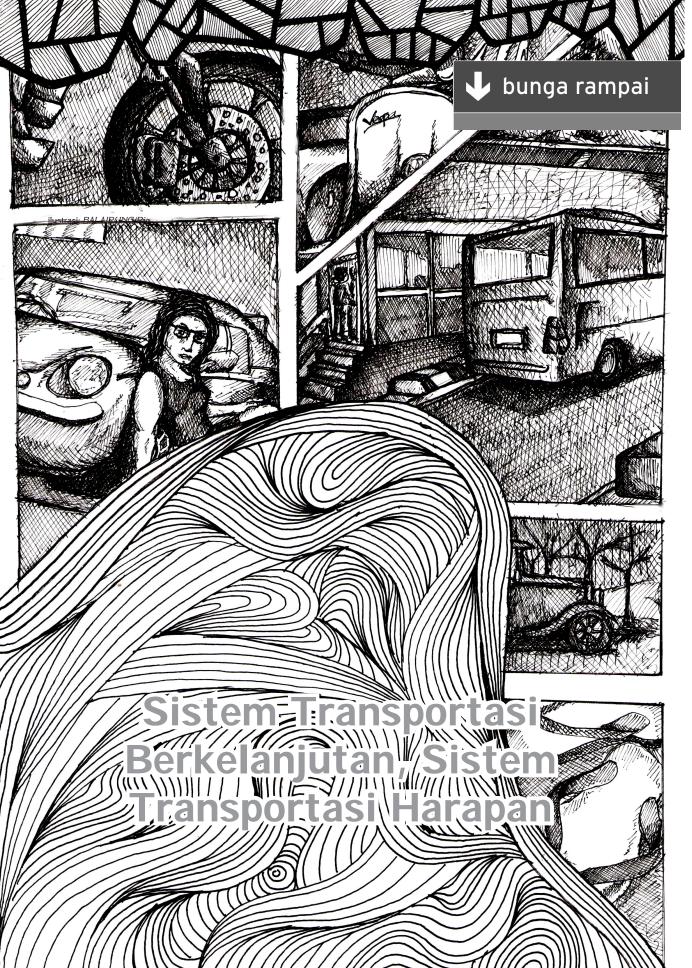
Swedish Road Planning and Design" Faculty of Landscape Planning, Horticulture and Agricultural Science Department of Landscape Architecture Alnarp, 2007

Chi , Guangqing and Stone Jr, Brian "Journal Of Urban Planning And Development © Asce / September 2005

http://id.wikibooks.org/wiki/Manajemen_Lalu_Lintas/Prinsip_transportasi_yang_berkelanjutan

http://rwulan.blogspot.com/2010/11/transportasi-publik-sebagai-konsep.html

ilustrasi: *BALAIRUNG/Rio*

Sistem Transportasi Berkelanjutan, Sistem Transportasi Harapan

Penulis:
Andryan Wikrawardana, S.T. , M.Ec.Dev.

Lahir pada 5 Mei 1988 di Palembang. Penulis menyelesaikan program sarjana perencanaan wilayah dan Kota UGM pada tahun 2010 dan Magister Ekonomika Pembangunan UGM pada tahun 2013. Semasa kuliah pernah menjadi Ketua KM Arsitektur dan Perencanaan, dan menjadi Sekretaris Jenderal BEM KM UGM. Sedangkan di gerakan eksternal kampus, juga pernah aktif di HMI Cabang Bulaksumur sebagai Ketua Bidang Pembinaan Anggota (PA) periode 2011-2012.

Jika melihat jauh sebelum abad ke 19, pergerakan manusia di darat untuk jarak jauh masih terbatas pada penggunaan sarana transportasi yang menggunakan tenaga hewan. Sedang mobilitas antarpulau atau wilayah yang terpisahkan oleh daerah perairan menggunakan perahu dan kapal layar. Namun, biaya yang diperlukan cukup mahal sehingga pada saat itu aliran perdagangan internasional masih relatif kecil dan hanya untuk komoditas tertentu yang memiliki nilai jual tinggi. Sebagai konsekuensinya, perkembangan kota di era tersebut masih belum begitu pesat. Hal ini dapat dilihat dari beberapa kota seperti Roma, Venice, dan Beijing yang pada masa itu tidak pernah tumbuh lebih besar dari sekitar 20 km[2.1]

Dalam buku "*Transport and Urban Development*", David Banister, seorang Profesor dari *The Bartlett School of Planning University College London* mengatakan bahwa kehadiran transportasi memiliki "*major impact*" terhadap perkembangan spasial dan ekonomi suatu kota/wilayah. Keberadaan sarana prasarana yang terintegrasi dalam suatu sistem transportasi seperti jalan raya, angkutan publik, bandara, dan jalur kereta api menjadi elemen vital untuk mempermudah aktivitas masyarakat serta pergerakan barang dan jasa. Kondisi ini menyebabkan adanya perluasan cakupan transaksi ekonomi yang pada akhirnya membuat suatu kawasan dapat bertransformasi menuju peradaban yang lebih baik.

Di Eropa, revolusi industri yang menyebabkan berkembangnya teknologi di bidang transportasi khususnya kereta api, telah mengubah pola mobilitas manusia. Pada era ini transportasi menjadi elemen kunci menuju industrialisasi.[2]

Tanpa adanya sarana transportasi hasil produksi tidak akan bisa terdistribusikan secara luas ke daerah-daerah pemasaran. Mobilitas penduduk yang semakin mudah pada era ini, menyebabkan perkembangan perkotaan tidak hanya pada wilayah tertentu. Hadirnya sarana transportasi pun menciptakan interkoneksitivitas antar wilayah. Aliran perdagangan barang dan jasa juga semakin mudah sehingga menginisiasi tumbuhnya kota-kota baru di sepanjang jalur kereta api tersebut.

Begitu pula di Amerika Serikat. Berkembangnya kota salah satunya dipicu oleh perkembangan sistem perkeretaapian pada pertengahan abad ke 19. Sistem tersebut menghubungkan kota-kota di pantai timur dengan kota-kota di pantai barat. Beberapa kota besar seperti Chicago, Detroit, dan Atlanta adalah contoh kota-kota yang berkembang pesat akibat adanya prasarana rel kereta api. Kondisi ini semakin diperkuat dengan berkembangnya moda transportasi darat lainnya yang diikuti dengan pembangunan jalan bebas hambatan antarnegara bagian (*Interstate Highways*) yang dimulai pada 1956.

Fenomena serupa juga terjadi di Indonesia. Pembangunan jalan raya pos Daendels pada masa penjajahan memang menelan banyak korban jiwa. Namun jalan tersebut setidaknya mempermudah akses antarwilayah di pulau Jawa yang pada saat itu masih memakan waktu tempuh yang sangat lama. Pembangunan jalan raya pos ini memperpendek jarak dan waktu tempuh antar kota-kota di Jawa pada masa itu. Hal ini seperti yang dituliskan oleh laporan jurnalistik Lubis mengenai "Dua Abad Jalan Raya Pos" dalam Ekspedisi Anyer Panarukan.[3]

"Sebelum jalan tersebut dibangun, orang menyampaikan surat dari Batavia ke Semarang memerlukan waktu 10-14 hari dalam musim kemarau atau 3 minggu dalam musim hujan. Orang bepergian perlu waktu satu bulan untuk melakukan perjalanan dari Batavia ke Surabaya pada musim kemarau. Sesudah dibangun Jalan Raya Pos, surat-surat dari Batavia ke Semarang hanya perlu waktu 3-4 hari dengan kereta pos yang diberangkat-kan 2 kali seminggu…. Perjalanan dari Anyer ke Batavia hanya 4 hari. Batavia ke Surabaya diper-pendek menjadi 6 hari"(Lubis, 2008).

Lombard, seperti dikutip Saidi,[4] juga menambahkan bahwa pembangunan jalan raya pos tersebut memberikan eksternalitas positif. Tidak hanya di sektor yang berkaitan dengan aktivitas perekonomian seperti berkembangnya komersialisasi produk kolonial, perkebunan, ataupun peningkatan mobilitas komunitas petani. Jalan raya pos tersebut juga mempermudah bagi persebaran vaksinasi di pulau Jawa. Selain itu, jalan tersebut juga menjadi salah satu faktor inisiasi pembangunan jaringan kereta api yang ke depannya semakin mempermudah mobilitas penduduk di pulau Jawa sejak kolonial hingga saat ini.

Berdasarkan tinjauan sejarah, keberadaan sarana dan prasarana transportasi memberikan kontribusi besar terhadap perkembangan beberapa kota di dunia. Namun sesungguhnya, perkembangan sarana dan prasana transportasi mewariskan dilema yang sering tidak dipikirkan oleh para pengambil kebijakan. Seperti yang dijelaskan oleh Gifford[5] bahwa meningkatnya kebutuhan manusia untuk melakukan pergerakan secara langsung juga meningkatkan kebutuhan untuk menyediakan suplai agar pergerakan tersebut bisa terjadi. Secara sederhana, jika di masa yang akan datang jumlah manusia di dunia semakin banyak, maka jumlah alat transportasi yang dibutuhkan untuk mereka melakukan perjalanan juga akan bertambah banyak. Kebutuhan bahan bakar, jaringan jalan, dan infrastruktur lainnya juga akan semakin meningkat permintaannya. Di satu sisi, sumber daya untuk memenuhi kebutuhan tersebut memiliki keterbatasan. Begitu pula dengan ruang di bumi sebagai tempat manusia melakukan pergerakan dan interaksi yang bersifat tetap. Apa yang akan terjadi jika manusia gagal menyelaraskan hal tersebut? Mungkinkah suatu saat manusia tidak bisa lagi bergerak? Entah karena volume ruang tempat kita tinggal sudah tidak mampu lagi menampung aktivitas yang ada atau karena tidak ada lagi energi fosil yang bisa dibakar untuk menjalankan mesin kendaraan.

Tentu saja tulisan ini tidak akan mengurai panjang lebar dan menjawab tuntas dilema tersebut. Namun setidaknya tulisan ini berisi pikiran kritis tentang hal-hal yang berkaitan dengan kondisi transportasi saat ini. Seperti tren penggunaan kendaraan pribadi yang melahirkan kemacetan dan kerusakan lingkungan, paradigma dan konsep keberlanjutan dalam mengatasi permasalahan transportasi, dan *best practice* untuk mengurai persoalan transportasi, akan menjadi isi tulisan ini. Dengan memahami fenomena yang ada, diharapkan kita dapat mengerti urgensi untuk mewujudkan transportasi yang berlanjutan di era global ini.

Candu pada Kendaraan Pribadi dan Kemacetan Lalu Lintas

Seiring dengan perkembangan zaman, aktivitas manusia menjadi semakin beragam sehingga menyebabkan mobilitas yang dilakukan harus lebih masif dan intensif. Kebutuhan alat transportasi untuk menunjang mobilitas bagi setiap individu seolah menjadi suatu keharusan, bahkan lambat laun menjadi gaya hidup tersendiri. Daya beli masyarakat yang semakin tinggi sebagai dampak positif dari perbaikan ekonomi

ilustrasi: *BALAIRUNG/RIo*

di berbagai negara menjadi faktor pemicu. Berbagai laporan statistik dan riset menunjukkan bahwa semakin hari jumlah orang yang memiliki kendaraan pribadi meningkat tajam. Entah dikarenakan alasan untuk mempermudah pergerakan atau hanya gaya hidup semata, tetapi secara garis besar tidak salah jika kita mengatakan bahwa manusia saat ini bergantung terhadap kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakannya.

Selanjutnya akan muncul pertanyaan, salahkah jika kita kecanduan untuk menggunakan kendaraan pribadi yang secara legal dibeli dengan uang hasil jerih payah kita bekerja? Lagipula kendaraan pribadi tersebut mempermudah kita untuk tepat waktu mencapai tempat kerja. Idealnya, pertanyaan tersebut bisa saja untuk dilontarkan. Akan tetapi fakta di lapangan memperlihatkan bahwa tujuan efisiensi waktu dalam bermobilisasi tidak tercapai. Faktanya dengan semakin banyak jumlah kendaraan pribadi yang melakukan perjalanan, menyebabkan volume lalu lintas melebihi kapasitas jalan yang tersedia. Kemacetan lalu lintas pun terjadi, terutama pada saat periode *peak hour*, saat semua orang secara kolektif melakukan perjalanan. Kemacetan tersebut justru memperlambat pergerakan para pengguna jalan yang pada akhirnya mereduksi produktivitas , efektivitas, dan efisiensi kerja masyarakat perkotaan itu sendiri.

Secara global, tren meningkatnya penggunaan kendaraan bermotor dimulai pasca perang dunia kedua. Di Eropa pada periode 1970 - 2000, jumlah mobil meningkat tajam dari 62,5 juta unit menjadi 175 juta unit. Kondisi ini membuat tingkat kemacetan menjadi lebih tinggi setiap tahunnya. Perkiraan kerugian secara ekonomi dari permasalahan ini sekitar € 80 milyar pertahun.[6]

Pada 1990 ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi di Amerika Serikat berada pada kondisi yang cukup parah. Seperti yang diungkapkan oleh Pisarski[7] dan Cervero[8] bahwa sekitar 84,6 % perjalanan ke tempat kerja dari 50 kota metropolitan terbesar di Amerika Serikat didominasi oleh penggunaan mobil pribadi. Hingga saat ini, kota-kota di Amerika Serikat masih belum bisa lepas dari kemacetan. Beberapa kota besar seperti Boston, New York, Los Angles, San Fransisco, Washington DC, Honolulu, dan metropolitan lainnya mengalami permasalahan kemacetan. Pada Februari 2012 *Texas Transportation Institute* mempublikasikan hasil risetnya tentang

kuantifikasi biaya kemacetan Amerika Serikat dimana kerugian secara ekonomi dari kemacetan sekitar $ 121 milyar pertahun.[9] Selain itu, kemacetan juga membuat banyak orang kehilangan waktunya untuk dihabiskan di jalanan. INRIX, sebuah lembaga analisis lalu lintas di Amerika Serikat melaporkan bahwa rata-rata orang di sana menghabiskan sektitar 42 jam/tahun untuk hanya duduk di dalam mobil akibat kemacetan. Honolulu menjadi kota yang paling membuang waktu di perjalanan dengan 58 jam/tahun. Selanjutnya, New York dan Los Angeles dengan masing-masing 57 dan 56 jam/tahun. San Fransisco dengan 48 jam/tahun, serta Washington, D.C. dengan 45 jam/tahun.

Negara-negara di Asia pun tidak mau ketinggalan untuk urusan penggunaan kendaraan pribadi ini. Pertumbuhan ekonomi negara-negara tersebut tentunya menjadi pasar potensial bagi industri otomotif dunia. Hal ini menyebabkan angka kepemilikan kendaraan pribadi juga mengalami peningkatan khususnya di daerah perkotaan. Kondisi ini berkontribusi besar terhadap permasalahan kemacetan lalu lintas di kota-kota Asia. Kemacetan banyak terjadi diberbagai megapolitan Asia seperti Greater Tokyo, Shanghai, Beijing, Guangzhou, New Delhi, Mumbai, Kolkata, Seoul, Karachi, Jakarta, Manila, dan Bangkok.

Salah satu negara dengan jumlah kendaraan bermotor terbesar di kawasan Asia adalah China. Kementerian Pelayanan Umum China dalam rilisnya pada Juli 2012 mengatakan bahwa saat ini China memiliki sekitar 233 juta unit kendaraan bermotor dan 114 juta di antaranya adalah mobil.[10] Angka populasi kendaraan bermotor ini membuat kota-kota besar di China seperti Beijing, Chengdu, Tianjin, Shenzhen, dan Shanghai sering terjebak dalam kemacetan yang menimbulkan banyak kerugian. Data dari China *Statistic Yearbook* 2010 mencatat bahwa kerugian akibat dari kemacetan yang terjadi di Beijing (meliputi biaya keterlambatan, biaya bahan bakar tambahan, kecelakaan lalu lintas dan polusi lingkungan) mencapai 58 Milyar Yuan RMB atau 4.22% dari GDP.[11]

Selain China, populasi kendaraan bermotor di negara Asia lainnya seperti Thailand, India dan Indonesia juga menunjukkan tren yang serupa. UNESCAP dalam "*Review of Developments in Transport in Asia and The Pacific 2007*"[12] mengemukakan bahwa Thailand pada tahun 1997 memiliki populasi kendaraan bermotor sebanyak 17,5 juta unit dan meningkat menjadi 25 juta unit pada tahun 2005. Seperempat dari populasi tersebut berada di kota Bangkok. Selanjutnya India tercatat memiliki 37,3 juta unit kendaraan bermotor pada tahun 1997 dan meningkat menjadi 72, 7 juta unit di tahun 2004. Dari jumlah populasi kendaraan bermotor tersebut, 45% berada di daerah perkotaan seperti Mumbai, Kolkata, Delhi, Chennai dan Bangalore. Sedangkan Indonesia saat ini merupakan negara dengan populasi kendaraan bermotor ketiga terbesar di Asia setelah China dan Jepang. Total kendaraan bermotor di Indonesia pada tahun 2011 mencapai 85.601.351 unit.[13] Dari angka tersebut sekitar 68 juta unit adalah sepeda motor dan 9,5 juta unit mobil. Jakarta, sebagai pusat utama kemacetan di Indonesia berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Polda Metro Jaya pada tahun 2012, memiliki populasi kendaraan bermotor sekitar 14,5 juta unit. Kemacetan di Jakarta berdasarkan riset yang dilakukan oleh Yayasan Pelangi di tahun 2005 diperkirakan menimbulkan kerugian sekitar Rp 12,8 Triliun/tahun. Bahkan jika kondisi kemcetan tidak segera ditanggulangi maka wilayah ini akan mengalami kemacetan total di tahun 2020 dan menyebabkan kerugian ekonomi Rp 65 triliun/tahun.[14]

Potret tren kepemilikan kendaraan pribadi beserta kemacetan di atas tentunya melahirkan dua pertanyaan kunci, yaitu mengapa hal tersebut bisa terjadi, lalu bagaimana cara menanggulangi permasalahan tersebut.

Pada dasarnya transportasi ibarat pisau bermata dua. Kehadirannya tidak hanya mengindikasikan kemajuan ekonomi dan kesejahteraan. Akan tetapi, jika tidak direncanakan dan dikelola dengan baik, transportasi dapat menyebabkan masalah besar. Kebutuhan manusia untuk melakukan mobilitas akan meningkat seiring dengan semakin membaiknya kondisi kesejahteraan masyarakat. Kendaraan pribadi dipilih masyarakat untuk mempermudah mobilitasnya. Pilihan ini timbul karena semakin tingginya daya beli masyarakat dan juga lemahnya aturan terhadap kepemilikan kendaraan bermotor. Seperti yang terjadi di Indonesia, satu keluarga di perkotaan bisa memiliki dua hingga tiga mobil pribadi. Apabila itu dilakukan oleh semua keluarga dalam masyarakat suatu kota, maka sudah dapat dipastikan volume lalu lintas menjadi semakin padat. Pembangunan sarana prasarana transportasi saat ini yang cenderung *automobile centris,* semakin mempermudah tumbuh suburnya kepemilikan kendaraan pribadi di kota-kota besar. Meskipun sudah mulai diimbangi dengan pengembangan sarana transportasi publik, ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor masih terus terjadi dan keengganan menggunakan transportasi publik masih sangat tinggi. Mengapa hal ini masih terjadi?

Dalam penerapan transportasi publik, banyak kota-kota khususnya di negara berkembang belum memiliki keragaman alternatif moda transportasi yang dikembangkan. Secara umum, moda yang telah dikembangkan baru sebatas pada jenis angkutan bus dan kereta listrik. Pun kuantitas jumlah angkutannya masih sangat minim. Moda tersebut belum mampu

menampung intensitas pergerakan manusia yang sangat tinggi. Selain itu,kualitas moda transportasi publik yang sudah beroperasi masih di bawah rata-rata. Banyak armada sudah tidak layak jalan tapi dipaksakan untuk tetap beroperasi, sehingga mengurangi kenyamanan penumpang. Tingkat keamanan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik masih sangat rentan. Beberapa kasus kriminal yang terjadi di dalam fasilitas transportasi publik seperti pencurian dan kejahatan seksual membuat masyarakat semakin enggan menggunakan transportasi publik. Sebagai akibatnya, publik tidak mempunyai banyak pilihan untuk melakukan perjalanan dan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur dan penyediaan moda transportasi publik yang memadai wajib untuk dilakukan. Ketersediaan transportasi publik yang variatif, efektif, efisien, aman, dan nyaman diharapkan dapat mereduksi angka kemacetan lalu lintas serta ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi di masyarakat.

Tantangan Perubahan Iklim dan Pemanasan Global

Sektor transportasi merupakan salah satu kontributor dalam arsitektur emisi konsentrasi gas rumah kaca di atmosfer. Secara global, pada tahun 2005 sekitar 70% dari emisi gas rumah kaca disebabkan oleh konsumsi energi. 15% dari emisi tersebut disebabkan oleh berbagai aktivitas yang berkaitan dengan transportasi.[15]

International Energy Association (2006) dalam modul panduan transportasi berkelanjutan bagi negara berkembang mengemukakan, emisi karbon dioksida dari sarana transportasi telah meningkat lebih cepat dari emisi seluruh sektor lainnya. Pada periode 1990 sampai 2004, terjadi peningkatan sebesar 36,5% emisi karbon dioksida dari sektor transportasi dunia. Emisi yang diproduksi oleh sektor ini disebabkan pemakaian bahan bakar dari berbagai macam moda transportasi. Moda transportasi darat seperti mobil, motor, truk, dan bus menjadi sumber utama emisi (sekitar 76%). Seiring meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di berbagai belahan dunia terutama di negara berkembang, *World Business Committee for Sustainable Development* memproyeksikan emisi gas rumah kaca oleh sektor transportasi akan meingkat 140% mulai tahun 2000 ke 2050.

Di Indonesia, berdasarkan catatan dari Kementerian Lingkungan Hidup pada tahun 2009, kontributor utama emisi CO^2 secara nasional adalah sektor energi. Sektor transportasi merupakan pengguna energi ketiga terbesar setelah sektor rumah tangga dan industri. Emisi CO^2 sektor transportasi di Indonesia mengalami peningkatan dari 58 juta ton pada tahun 2000 menjadi 73 juta ton pada tahun 2007. Emisi tersebut paling banyak disebabkan oleh konsumsi bahan bakar seperti premium, pertamax, dan solar.

Sepeti kemacetan, meningkatnya emisi karbon di sektor transportasi disebabkan oleh meningkatnya jumlah kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor. Kebutuhan pergerakan manusia setiap tahunnya akan selalu mengalami peningkatan dan berbanding lurus dengan kebutuhan sarana penunjang pergerakan tersebut. Celakanya, hampir semua jenis moda transportasi yang berkembang saat ini masih tergantung pada penggunaan bahan bakar fosil yang menjadi penyebab utama emisi gas rumah kaca. Apabila kondisi seperti ini dibiarkan, maka proyeksi mengenai kontribusi emisi gas rumah kaca dari sektor transportasi yang meningkat akan menjadi kenyataan. Tentunya hal ini menjadi permasalahan serius mengingat dampak dari pemanasan global yang menimbulkan banyak kerugian bagi masyarakat dunia. Seperti halnya sektor

lain yang menjadi kontributor emisi gas rumah kaca di atmosfer, sektor transportasi juga memiliki tanggung jawab untuk mengurangi emisi. Kondisi ini tentunya menjadi tantangan tersendiri bagi sektor transportasi banyak negara di dunia. Di satu sisi harus mampu menjawab kebutuhan masyarakatnya untuk memiliki kemudahan dalam melakukan mobiltas, namun di sisi lain harus berpikir bagaimana mobilitas yang dilakukan tersebut harus selaras dengan lingkungan.

Transportasi Berkelanjutan

Berdasarkan tren yang tampak, setidaknya dua masalah utama harus ditanggulangi dalam mengembangkan sektor transportasi saat ini, yaitu memenuhi kebutuhan manusia dalam melakukan pergerakan dan bagaimana pergerakan tersebut ramah lingkungan. Konsep transportasi berkelanjutan yang muncul seiring dengan terminologi pembangunan berkelanjutan dalam laporan *World Commission on Environment and Development* (WCED) menjadi konsep alternatif untuk menjawab tantangan tersebut.

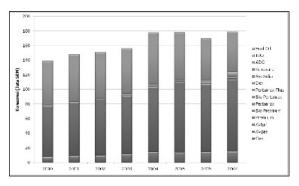
Konsep sistem transportasi berkelanjutan adalah suatu sistem transportasi yang tidak menimbulkan dampak membahayakan bagi kesehatan masyarakat atau ekosistem dan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas secara konsisten.[16] Sehingga untuk mewujudkannya, ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi dan bahan bakar fosil harus dikurangi. Secara sederhana, sistem transportasi berkelanjutan dapat diterjemahkan dengan berbagai cara. Pertama, melalui penyediaan transportasi publik yang murah. Jika selama ini ketergantungan individu terhadap kendaraan pribadi banyak disebabkan oleh minimnya fasilitas angkutan umum yang disediakan, maka sudah saatnya sarana transportasi publik yang variatif harus dikembangkan. Tersedianya transportasi publik yang murah, cepat, dan variatif akan meningkatkan efisiensi serta efektivitas pergerakan yang akan menunjang peningkatan produktivitas kerja masyarakat. Kedua, penggunaan teknologi yang ramah lingkungan dalam transportasi. Emisi gas rumah kaca banyak disebabkan oleh *fuel combustion* bahan bakar fosil. Karena itu, ketergantungan terhadap energi fosil harus segera dikurangi. Sarana transportasi publik maupun pribadi harus mulai beralih menggunakan bahan bakar non fosil (listrik, tenaga surya, dan energi alternatif lainnya yang tidak menyebabkan emisi) sehingga intensitas pergerakan manusia yang semakin tinggi setiap harinya tidak akan menyebabkan peningkatan emisi gas rumah kaca di atmosfer. Apabila hal ini dilakukan, dampak buruk pemanasan global dapat dihindari. Ketiga, untuk mempermudah mobilitas manusia dalam jarak yang dekat, peningkatan fasilitas non kendaraan bermotor

Jumlah waktu yang terbuang diperjalanan akibat kemacetan di Amerika Serikat

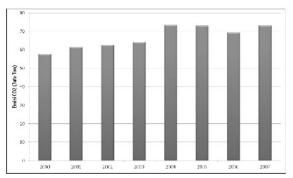
No.	Nama Kota	Waktu yang Terbuang/ Tahun
1.	Honolulu	58 jam/tahun
2.	New York	57 jam/tahun
3.	Los Angeles	56 jam/tahun
4.	San Fransisco	48 jam/tahun
5.	Washington, D.C	45 jam/tahun

(Sumber; INRIX, 2012)

Gambar 1

Konsumsi Energi Sektor Transportasi di Indonesia 2000 - 2007

(Sumber: KMNLH, 2009)

Gambar 2

Perkiraan Emisi CO2 dari Sektor Transportasi di Indonesia 2000 - 2007

(Sumber: KMNLH, 2009)

seperti sepeda, jalur sepeda, dan fasilitas pejalan kaki harus dilakukan.

Akan tetapi, bagian terpenting dalam konsep transportasi berkelanjutan adalah mencari tahu agar konsep tersebut dapat diwujudkan dan tidak sekedar menjadi wacana. Siemiatycki menjelaskan paling tidak ada empat hal yang harus dilakukan baik oleh pemerintah pusat maupun lokal. Pertama adalah adanya kebijakan yang mendorong untuk berkembangnya teknologi transportasi. Hal ini dapat dilakukan dengan mengembangkan riset khusus di bidang transportasi. Selain itu, juga mempersiapkan sumberdaya manusia lokal. Negara harus mampu menciptakan berbagai teknologi terapan untuk menunjang kebutuhan pengembangan teknologi transportasi. Banyak negara yang gagal memenuhi kebutuhan transportasi masyarakatnya karena tidak mampu mengembangkan teknologi transportasi, terutama dalam penyediaan transportasi publik. Mahalnya biaya untuk impor produk moda transportasi publik dan ketidakmampuan untuk melakukan produksi sendiri membuat banyak negara berkembang masih bergeming dengan transportasi publik seadanya. Negara-negara tersebut membiarkan masyarakatnya tetap mengalami ketergantungan terhadap kendaraan pribadi.

Kedua, pembangunan infrastruktur harus mulai berorientasi pada pengurangan ketergantungan terhadap kendaraan bermotor. Pembangunan tersebut difokuskan pada penyediaan sarana prasarana non kendaraan bermotor (sepeda, jalur sepeda, pedestrian), *public-transit infrastructure*, jalur bus, dan angkutan umum lainnya. Hal ini perlu dilakukan untuk melakukan peralihan secara perlahan orientasi penggunaan kendaraan bermotor yang ada di masyarakat. Pergeseran perilaku merupakan hal yang sulit untuk dilakukan. Dengan adanya inisiasi seperti ini, seiring dengan pembangunan sarana penunjang lainnya, masyarakat dapat mulai belajar mengubah paradigmanya.

Ketiga, perlu adanya kebijakan mengenai insentif dan disinsentif dalam sistem transportasi. Misalkan, untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi maka pemerintah dapat menaikkan pajak kepemilikan kendaraan bermotor. Selain itu, pemerintah juga dapat memberikan subsidi terhadap transportasi publik. Keempat, pemerintah di level pusat maupun lokal harus mulai mendesain dan menata ruang wilayah dan perkotaan yang mendukung aktivitas transportasi berkelanjutan. Terkadang intensitas pergerakan manusia yang cukup tinggi disebabkan oleh terpencarnya pusat-pusat kegiatan. Antar lokasi pusat kegiatan tersebut memiliki jarak yang cukup jauh. Dengan melakukan desain guna lahan wilayah dan perkotaan, pusat kegiatan dapat diintegrasikan menjadi satu dan memiliki jarak yang berdekatan, sehingga dapat mengurangi intensitas pergerakan jarak jauh yang membutuhkan kendaraan bermotor.

Selain empat poin tersebut, adanya regulasi serta instrumen pengendalian yang jelas dan penerapan yang konsisten dan penuh komitmen menjadi hal yang sangat penting. Hal ini dikarenakan perwujudan transportasi berkelanjutan merupakan suatu upaya jangka panjang. Regulasi yang berubah-ubah disertai tidak adanya komitmen dari pihak-pihak terkait, justru akan membuat penerapan sistem transportasi berkelanjutan semakin sulit untuk dilakukan.

Best Practice

Di atas kertas, konsep transportasi berkelanjutan sebagai suatu alternatif kebijakan terlihat sederhana dan mudah untuk diimplementasikan. Akan tetapi, secara empiris implementasinya harus berhadapan dengan dinamika yang begitu kompleks. Meskipun demikian, cukup banyak contoh kasus yang bisa dijadikan *best practice* dan memberikan inspirasi bagi banyak pihak untuk menanggulangi permasalahan yang ada.

Salah satunya *Bus Rapid Transit*, moda transportasi publik yang sering dikembangkan dalam menanggulangi ketergantungan masyarakat perkotaan terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Berdasarkan penerapan sistem, Kota Curitiba di Brazil dan Bogota di Kolombia merupakan dua kota yang cukup berhasil dalam program transportasi berkelanjutannya.

Sekitar tahun 1970-an, Curitiba merupakan salah satu kota yang terkenal kumuh dan sering mengalami kemacetan di Brazil. Jaime Lerner, seorang arsitek yang menjadi walikota Curitiba, melakukan langkah fenomenal dengan mendesain ulang tata kota. Kota diubah, yang pada awalnya terpusat menjadi *linear-branching pattern,* dimana pusat kota dengan berbagai aktivitas seperti kawasan pemerintahan, bisnis, dan pendidikan berada dalam satu lokasi, kawasan permukiman penduduk dibuat mengelilingi pusat kota tersebut. Sebagai konsekuensinya, untuk menghubungkan tempat tinggal penduduk ke pusat kota, dibangun jalan penghubung yang menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) sebagai alat transportasi utama. Untuk menunjang keberhasilan penggunaan BRT, Curitiba mengurangi fasilitas parkir untuk kendaraan bermotor serta menyediakan tingkat pelayanan bus yang optimal. Hasilnya, ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi dapat dikurangi. Disamping itu juga diterapkan batasan kecepatan bagi kendaraan pribadi yang diawasi menggunakan 200 radar lalu lintas berbasis sensor di seluruh penjuru jalanan utama.

Pembangunan fasilitas untuk pejalan kaki, jalur sepeda, dan ruang terbuka hijau juga ditingkatkan. Zona pejalan kaki juga memiliki peran sebagai *feeder* bagi BRT yang memudahkan para pejalan kaki untuk menuju ke berbagai stasiun yang ada. Hingga kini, di Curitiba terdapat lebih dari 2.000 bus yang mengangkut sekitar 2,04 juta penumpang setiap hari kerja. Keberhasilan penerapan BRT Curitiba sejak tahun 1974 menginspirasi banyak kota di dunia termasuk Jakarta untuk melakukan hal serupa. Keberhasilan ini pula yang membuat Curitiba pada 1996 mendapatkan predikat sebagai "*the most innovative city in the world*".

Di Bogota, sejak diluncurkan pada tahun 2000, sistem BRT TransMilenio tercatat mengangkut hampir 1,4 juta penumpang setiap harinya. Bogota juga memberlakukan pembatasan penggunaan mobil dan akses bagi 40% kendaraan bermotor di hari kerja, khususnya pada waktu *peak hour* (Pukul 06.00 s.d 09.00 dan 16.00 s.d 19.00). Selain itu, Bogota juga mengeluarkan larangan untuk parkir di berbagai jalan.[17] Berbagai kebijakan penunjang juga dilakukan, seperti pembangunan jalur sepeda, peningkatan sarana prasarana untuk para pejalan kaki, dan penyelenggaraan *car free day*. Peningkatan infrastruktur jalur sepeda tercatat meningkatkan persentase jumlah pengguna sepeda yang semula hanya 0,58% menjadi 4,0%.[18]

Selain penerapan sistem, perkembangan teknologi transportasi juga menjadi elemen kunci dalam mewujudkan transportasi berkelanjutan. Beberapa negara maju seperti Amerika, Jerman, Inggris, Prancis, Jepang, dan beberapa negara maju lainnya, sudah lebih dahulu mengembangkan berbagai macam teknologi dalam bidang transportasi. Tentunya hal itu sudah sangat biasa, mengingat negara-negara tersebut memang memiliki *track record* yang luar biasa dalam urusan teknologi. Beda halnya dengan China, usahanya untuk mengembangkan sarana transportasi dituangkan dalam artikel "*CHINA VS THE WORLD Whose Technology Is It?*" oleh Thomas M. Hout dan Pankaj Ghemawat.[19] Pada periode 2000-an, beberapa perusahaan multinasional seperti Alstom yang membangun *France's TGV train system*, Kawasaki yang mengembangkan kereta cepat di Jepang, serta Siemens raksasa *engineering* Jerman mengontrol hampir dua pertiga pasar China di sektor transportasi. Akan tetapi, Pemerintah China membuat kebijakan bahwa dalam setiap proyek transportasi yang dikerjakan oleh perusahaan asing tersebut harus mengikutsertakan perusahaan milik pemerintah yang juga bergerak di bidang transportasi. Hal ini bertujuan untuk mengupayakan terjadinya *transfer of technology* yang meningkatkan kemampuan dari perusahaan lokal, sehingga pada akhirnya mereka mampu mandiri dalam memenuhi kebutuhan teknologi transportasi di masa yang akan datang. Untuk semakin memperkuat, Pemerintah China juga melakukan investasi dalam hal riset untuk menunjang pengembangan teknologi di negara tersebut. Sebagai buktinya, saat ini secara perlahan perusahaan transportasi lokal milik China seperti *China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited* (CSR) dan *China North Locomotive and Rolling Stock Industry* (CNR) mulai mampu memenuhi kebutuhan pasar lokal dan mampu bersaing dengan perusahaan multinasional yang dahulunya menguasai pasar transportasi di China.

Transportasi Berkelanjutan di Indonesia, Mungkinkah?

Ketika banyak kota di negara lain yang mulai berbenah dan mewujudkan konsep transportasi berkelanjutan, bagaimana dengan Indonesia? Pada dasarnya berbagai kota di Indonesia sudah memulai beberapa upaya untuk mengurai permasalahan kemacetan dan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Namun, tetap saja permasalahan kemacetan, ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, hingga emisi gas rumah kaca sektor transportasi belum teratasi secara optimal. Mengapa hal tersebut bisa terjadi?

Jakarta pada era Gubernur Sutiyoso telah meniru apa yang dilakukan oleh Jaime Lerner di Curitiba dengan mengadopsi konsep BRT menjadi Bus Trans Jakarta. Kereta *Commuter Line* juga telah melengkapi sarana transportasi publik di ibukota negara Indonesia ini. Akan tetapi, moda transportasi publik tersebut masih sangat kurang. Hingga kini, pembangunan monorel di Jakarta masih terus di wacanakan tanpa kepastian kapan akan dilaksanakan. Sementara itu, berbagai ide terus bermunculan untuk mengurai kemacetan di Jakarta seperti menerapkan sistem genap ganjil hingga *Electronic Road Pricing* (ERP). Namun,penerapannya lagi-lagi harus ditunda entah sampai kapan. Berbagai alasan menjadi penyebabnya, seperti sistem yang belum siap dan masih diperlukan kajian lebih mendalam mengenai penerapan ide tersebut. Belum siapnya infrastruktur transportasi publik ini semakin diperparah dengan tidak adanya instrumen pengendalian khusus terhadap kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia. Akibatnya, setiap tahun jumlah kendaraan bermotor yang melintas di jalanan ibu kota terus mengalami peningkatan.

Bagaimana dengan penggunaan energi terbarukan di sektor transportasi? Hingga detik ini, ketergantungan terhadap bahan bakar minyak terus membuat APBN terkuras, tetapi tetap saja inisiasi untuk melakukan konversi terhadap jenis bahan bakar menggunakan energi alternatif lainnya belum dilakukan. Jangankan berharap untuk menggunakan mobil atau transportasi umum yang menggunakan tenaga surya atau bertenaga listrik, revitalisasi terhadap armada transportasi umum yang lama pun masih belum dilakukan. Selain itu, uji emisi sebagai upaya pengendalian kualitas udara perkotaan terhadap kendaraan yang sudah ada masih sangat jarang dilakukan.

Perkembangan teknologi di bidang transportasi masih belum bisa memberikan banyak harapan untuk bisa memenuhi kebutuhan sarana prasarana transportasi lokal. Alih-alih untuk percaya pada kualitas produk dalam negeri, karena alasan operasional, PT Kereta Api Indonesia lebih memilih untuk menggunakan kereta bekas impor dari Jepang daripada menggunakan kereta hasil produksi PT.INKA. *Good will* pemerintah untuk mengembangkan riset khusus untuk menunjang perkembangan teknologi transportasi hingga kini juga belum terlihat.

Rencana Tata Ruang sebagai instrumen pengendalian tata guna lahan perkotaan, secara substansi masih bersifat normatif. Rencana tersebut belum mampu dijadikan *guideline* untuk mendesain ulang ruang perkotaan dalam rangka menciptakan efisiensi dan efektivitas pergerakan masyarakatnya. Seringkali dokumen Rencana Tata Ruang hanya menjadi dokumen formalitas yang tidak dijadikan pondasi utama dalam mengembangkan kota. Pada akhirnya, fenomena *urban sprawl* semakin membuat banyak kota-kota di Indonesia semakin sulit dan rumit untuk dikendalikan.

Melihat fenomena yang ada, tentunya akan berujung pada pertanyaan apakah mungkin transportasi berkelanjutan di Indonesia masih bisa diwujudkan? Semestinya, semua pihak sangat mengharapkan hal tersebut bisa diwujudkan. Hal ini dikarenakan permasalahan kemacetan, khususnya di Jakarta dan kota besar lainnya, menimbulkan banyak kerugian serta kontribusi yang cukup tinggi terhadap emisi gas rumah kaca di Indonesia. Hal tersebut akan meningkatkan resiko pemanasan global.

Jika melihat beberapa contoh *best practice* yang telah dijelaskan sebelumnya, paling tidak ada beberapa hal yang dapat dijadikan pelajaran untuk mewujudkan transportasi berkelanjutan di Indonesia. Pertama adalah *political will* dan *good will*. Sejauh ini, banyak ide yang dilontarkan berkaitan dengan upaya penyelesaian permasalahan transportasi di Indonesia. Namun selalu berujung

pada gagalnya upaya tersebut untuk direalisasikan. Maka dari itu, tidak salah jika kita mempertanyakan seberapa besar keinginan Pemerintah, parlemen, dan *stakeholder* terkait lainnya untuk melakukan perubahan. Kepentingan bersama, dalam hal ini kepentingan masyarakat harus menjadi panglima. Jika upaya yang ada selalu terhenti pada tataran wacana karena pihak-pihak tertentu gagal mencapai kesepakatan, maka hal tersebut tidak bisa dibenarkan.

Kedua adalah komprehensif. Sebagai contoh, Curitiba tidak serta merta berhasil hanya karena program *Bus Rapid Transit* semata. Akan tetapi, pembenahan untuk mengatasi permasalahan perkotaan, khususnya tranportasi dilakukan menyeluruh. Permasalahan tidak akan langsung selesai setelah kedatangan BRT. Kebijakan pendukung lainnya juga harus dilakukan seperti penyesuaian rute angkutan dengan zona pemukiman penduduk, pelayanan yang optimal, memadainya jumlah armada angkutan, dan penyediaan infrastruktur transit yang memudahkan masyarakat untuk mencapai lokasi tujuan setelah menggunakan BRT. Selain itu, dibutuhkan pula moda transportasi publik yang beragam. Semakin banyak pilihan moda transportasi publik, maka peluang untuk membuat masyarakat beralih dari penggunaan kendaraan pribadi akan semakin terbuka lebar.

Ketiga, keberhasilan beberapa kota dan negara dalam mengatasi permasalahan transportasi adalah keberlanjutan. Curitiba dan Bogota hingga saat ini terus menjaga keberlanjutan dan kualitas program BRT dan penunjang lainnya. Kedua kota tersebut selalu menyesuaikan dengan perubahan yang ada di masyarakat. Jika program transportasi berkelanjutan hanya berjalan beberapa waktu saja, akan menciptakan stigma negatif serta sikap pesimis di masyarakat. Akibatnya, mereka akan enggan untuk menggunakan transportasi publik yang ada.

Keempat, keterpaduan antara kebijakan riset yang ada dengan kebutuhan dari industri transportasi. Beberapa kasus di berbagai negara, banyak riset yang telah dilakukan tidak digunakan untuk mengembangkan industri di negara tersebut. Alasannya, hasil riset tidak sesuai dengan kebutuhan perusahaan atau alasan keterbatasan dana untuk mengimplementasikan hasil riset tersebut. Untuk menghindari kasus seperti itu, maka harus ada kesamaan visi antara Negara, lembaga riset, universitas, dan perusahaan, khususnya yang berkaitan dengan transportasi sehingga teknologi yang dikembangkan dapat memberikan banyak manfaat dan diterapkan untuk kepentingan bersama.

Kelima, adanya instrumen yang jelas, terutama instrumen perencanaan dan instrumen peraturan. Instrumen perencanaan seperti rencana tata ruang beserta turunannya berfungsi sebagai *masterplan* utama dalam mengatur dan mengembangkan suatu wilayah dan kota. Instrumen ini menjadi kerangka acuan bagi pemerintah, masyarakat dan *stakeholder* lainnya untuk melakukan kegiatan. Melalui instrumen ini, tidak hanya dapat diketahui apa saja kebutuhan sarana dan prasarana transportasi, namun dapat menciptakan zonasi maupun struktur ruang yang mendukung efisiensi serta efektivitas pergerakan masyarakat di dalamnya. Selain instrumen perencanaan, instrumen peraturan juga sangat penting, karena malalui instrumen inilah berbagai kebijakan seperti pembatasan jumlah kendaraan, pembatasan kecepatan, aturan parkir, pajak kepemilikan kendaraan pribadi, dan aturan lainnya yang menunjang terwujudnya transportasi berkelanjutan memiliki kekuatan hukum untuk dijalankan dan ditaati.

Pada dasarnya masih banyak hal yang bisa dilakukan, baik itu yang bersifat konseptual, maupun teknis. Namun, setidaknya dengan melaksanakan poin-poin yang dijelaskan di atas, peluang terwujudnya transportasi berkelanjutan di Indonesia menjadi terbuka. Berbagai kesalahan yang pernah terjadi, bukanlah sesuatu yang wajar untuk diulangi kembali. Inovasi serta transformasi strategi adalah keharusan untuk mewujudkan perubahan yang revolusioner dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Jika hal-hal ini tidak diindahkan secara nyata, maka segala ide hanyalah retorika di ruang hampa.

Penutup

Secara historis, kehadiran transportasi di tengah kehidupan manusia memberikan banyak manfaat. Namun seiring dengan berjalannya waktu, semua orang akan sadar bahwa transportasi ibarat pisau bermata dua. Kebutuhan manusia untuk melakukan pergerakan yang semakin meningkat, mengharuskan adanya perencanaan dan pengelolaan melalui berbagai instrumen pengendalian yang ada. Ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi yang berakibat pada munculnya kemacetan serta emisi gas rumah kaca, merupakan sebagian kecil dari permasalahan di sektor transportasi dewasa ini. Banyak kota di berbagai negara yang sukses melepaskan diri namun tidak sedikit yang masih terjebak dari permasalahan ini. Transportasi berkelanjutan menjadi alternatif untuk menyelesaikan problematika yang ada. Pada akhirnya, semua kembali pada masing-masing pihak, menjadikannya sekedar wacana, atau membuat konsep tersebut menjadi aksi nyata demi kebaikan bersama.

Catatan Akhir

1 Siemiatycki, M., 2010, “Transportation”, dalam R. Hutchison (eds.), *Encyclopedia of urban studies*, pp. 825-832, SAGE Publications, Inc., USA.
2 Catanese, A.J., 1988, “Evolusi dan Kecenderungan” dalam A.J. Catanese & J.C.Snyder (eds.), *Perencanaan Kota*, Penerbit Erlangga, Jakarta.
3 Lubis, Nina Herlina., 2008, “Dua Abad Jalan Raya Pos” dalam *Ekspedisi Anyer-Panarukan, Laporan Jurnalistik*, Kompas, Jakarta.
4 Lihat Lombard, Denys., 2006. *Nusa Jawa: Silang Budaya, 1, Batas-Batas Pembaratan*. Jakarta : Gramedia dan Saidi, A.I., 2010, “Jalan Raya Sebagai Desain Kebudayaan”, *Jurnal Sosioteknologi ,* 19(1), 769-781.
5 Gifford, J.L., 2003, *Flexible Urban Transportation*, Elsevier Science, Oxford.
6 Whitelegg, J., 2003, “Transport in the European Union: Time to Decide” dalam N. Law & B. Gleeson (eds.), *Making Urban Transport Sustainable*, Palgrave Macmillan, New York.
7 Pisarski, A., 1992, *New Perspectives in Commuting,* Washington, DC: Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation.
8 Cervero, R., Hall, P. and Landis, J., 1992 *Transit Joint Development in the UnitedStates: A Review of Recent Experiences and an Assessment of Future Potential*. Washington, DC: Urban Mass Transportation Administration, U.S.Department of Transportation.
9 www.usatoday.com, 2013, *Ten cities with the worst traffic*, diakses 11 Juni 2013.
10 (www.kompas,com, 17 Juli 2012).
11 Mao, L., Zhu, H., & Duan, L., 2012, “The Social Cost of Traffic Congestion and Countermeasures in Beijing”, *Sustainable Transportation Systems*, pp. 68-76.
12 UNESCAP, 2007, *Review of Developments In Transport In Asia and The Pacific 2007*, Bangkok, Thailand.
13 Badan Pusat Statistik, 2011, *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis tahun 1987-2011*, Jakarta, BPS Indonesia.
14 JICA dan Bappenas, 2004 *The Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek-Indonesia (Phase II)*. Final Report.
15 UNESCAP, 2011, *Review of Developments In Transport In Asia and The Pacific 2011*, Bangkok, Thailand.
16 OECD, 1996, “Towards Sustainable Transportation. The Vancouver Conference, Conference Organized by the OECD hosted by the Government of Canada”, OECD Proceedings, *Conference Highlights and Overview of Issues. Vancouver*, British Colombia, 24-27 March 1996.
17 Wright, L. & Fulton, L., 2005, Climate Change Mitigation and Transport in Developing Nations, *Transport Reviews*, 25 (6) 391-717.
18 Hook, W. & Wright, L., 2002, *Reducing Greenhouse Gas Emissions by Shifting Passenger Trips to Less Polluting Modes, A Backgroundd Paper for the Brainstorming Session on Non-Technology Opetions for Engineering Modal Shift in City Transport Systems*, ITDP, USA.
19 Hout, T.M., Ghemawat, P., 2010, “CHINA VS THE WORLD Whose Technology Is It?” , *Harvard Business Review*, 95-103.

JANGAN BERKENDARA SEBELUM

PERIKSA
KONDISI KENDARAAN

PERHATIKAN
KONDISI PENDUKUNG
BENSIN
KACA SPION
LAMPU

PERIKSA
KELENGKAPAN ADMINSISTRASI
SIM
STNK
KTP, dll

PERHATIKAN
KONDISI BADAN

GUNAKAN
SABUK PENGAMAN

BERDOALAH
SEBELUM BERKENDARA

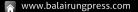
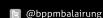
www.balairungpress.com

BPPM Balairung

@bppmbalairung

Foto: *Balairung/Jojo*

"Membaca Sikap dan Preferensi Moda Transportasi Masyarakat Yogyakarta"

Tim Riset:
Luqman Zaqi Jatibenang | Errina Puspitasari | Muhammad Nafi'

"Meledaknya jumlah kendaraan bermotor di Yogyakarta membawa dampak yang buruk bagi lingkungan. Pada tataran sikap, masyarakat Yogyakarta menolak dampak buruk tersebut. Akan tetapi, preferensi masyarakat masih mengarah pada kendaraan bermotor pribadi. Akhirnya, masalah lingkungan akibat kendaraan bermotor tidak kunjung menemui solusi."

Sebagai salah satu sarana yang menunjang produktivitas manusia, kendaraan bermotor bak pedang bermata dua. Di satu sisi, ia menjadi moda transportasi yang efisien. Kendaraan bermotor memberi kemudahan bagi manusia untuk berpindah tempat. Namun di sisi lain, ia juga menimw2wssbulkan masalah lingkungan yang berpengaruh negatif bagi kualitas hidup manusia.

Salah satu kota dengan rerata pertumbuhan kendaraan bermotor terbesar di Indonesia adalah Yogyakarta. Berdasarkan data Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Keuangan dan Aset (DPPKA) DIY, pertumbuhan kendaraan bermotor di provinsi ini mencapai 10.660,5 unit/bulan.[i] Artinya, saat ini lebih dari sepertiga penduduk Yogyakarta memiliki kendaraan pribadi.[ii] Dengan jumlah kendaraan bermotor sebanyak itu, potensi masalah lingkungan sangat tinggi.

Lingkungan di sini didefinisikan sebagai kesatuan ruang antara semua benda, daya, keadaan dan makhluk hidup.[iii] Dengan kata lain, lingkungan mencakup hubungan antara manusia dengan manusia, makhluk hidup lain, serta apa pun yang ada di sekitarnya. Masalah lingkungan adalah masalah menyangkut semua yang disebutkan pada definisi tersebut. Jika dikaitkan dengan kendaraan bermotor, pencemaran udara, kemacetan, dan kebisingan merupakan contoh-contoh masalah lingkungan.

Gas buang kendaraan bermotor merupakan salah satu sumber masalah lingkungan di Yogyakarta. Pada tahun 2009, *Polytechnic Institute of Nuclear Technology* melakukan sebuah pengukuran terhadap kualitas udara di 16 titik sibuk Yogyakarta. Berdasarkan pengukuran tersebut, diperoleh kesimpulan 70% dari keseluruhan polusi udara berasal dari kendaraan bermotor. Selain itu, diketahui pula bahwa kualitas udara di hampir semua titik keramaian cukup buruk. Pencemaran timah hitam (Pb) di lokasi-lokasi seperti depan Pasar Beringharjo, jalan Solo batas kota, perempatan Pingit, perempatan Mirota Kampus, melebihi standar sesuai yang ditetapkan PP No. 41 Tahun 1999 dan Keputusan Gubernur DIY No. 253 Tahun 2002 (2 $\mu g/m^3$).[iv]

Potensi dampak emisi bahan bakar fosil pun cukup mencengangkan. Di kota lain seperti Jakarta, 57,8% warga menderita penyakit akibat pencemaran gas buang kendaraan. Gas-gas seperti PM10 (*Particulate Matter*), NO_2 (*Nitrogen Oksida*), dan O_3 (*Ozon*) merupakan penyebab penyakit-penyakit seperti peradangan paru-paru, parenkim paru, ISPA, dan penyakit arteri koroner.[v] Jika pertumbuhan kendaraan bermotor terus dibiarkan, apa yang dialami warga Jakarta sangat mungkin terjadi di Yogyakarta.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor bertambah setiap tahunnya. Berdasarkan data Biro Pusat Statistik, dari tahun 2001 sampai 2011 jumlah kendaraan bermotor bertambah sekitar 65 juta unit. Artinya, jumlah rata-rata pertambahan kendaraan bermotor adalah sekitar 6,5 juta unit, atau 15,25% per tahun.[vi] Dengan kata lain, ada sekitar 17.000 lebih kendaraan bermotor yang dibeli setiap harinya. Jika tidak ada penanggulangan untuk pertumbuhan sebesar ini, maka jumlah kendaraan bermotor akan meledak. Misal, seandainya sampai tahun 2020 tidak ada pengurangan secara signifikan, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia bisa mencapai sekitar 203 juta unit.

Meskipun belum ada kebijakan yang mampu mengurangi laju pertumbuhan kendaraan bermotor, pemerintah tetap berupaya untuk menanggulangi dampak dari kendaraan bermotor yang terus bertambah. Di level nasional, berbagai upaya dilakukan untuk menahan laju emisi kendaraan. Salah satunya, pada 13 September 2013, Kementerian Lingkungan Hidup (KLH) bersama dengan *United States Environmental Protection Agency* (US-EPA), *International Council for Clean Transportation* (ICCT) serta Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (GAIKINDO) mengadakan *"Multi-Stakeholders Discussion Forum"*. Forum ini diadakan untuk mendiskusikan solusi yang tepat bagi masalah lingkungan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor.[vii] Forum diskusi ini menghasilkan sembilan rekomendasi kebijakan terkait pengurangan emisi kendaraan. Beberapa contoh kebijakan yang ditawarkan antara lain *shifting* dari moda pribadi ke umum, *scrapping* kendaraan tua, penggunaan *converter* untuk kendaraan diesel.

Sayangnya, seluruh rekomendasi kebijakan yang ditawarkan tampaknya sukar untuk diterapkan. Pertama, *shifting* pengguna dari kendaraan pribadi ke angkutan umum menjadi dilema bagi pemerintah, mengingat besarnya pemasukan yang dihasilkan dari pajak. Kedua, terkait umur kendaraan, *scrapping* terbentur lancarnya jual beli kendaraan bekas. Ketiga, penggunaan *catalytic converter* pada kendaraan diesel membentur biaya operasional pelaku usaha. Anehnya, tidak ada satu usulan pun yang merujuk pada kebijakan impor. Padahal, kebijakan imporlah yang jadi sumber tersedianya kendaraan bermotor.[viii]

Selain forum diskusi yang menghasilkan poin-poin kebijakan di atas, beberapa upaya juga dilakukan pemerintah di level lokal. Di Kota Yogyakarta, kampanye *Sepeda Kanggo Sekolah lan Nyambut Gawe* (Sego Segawe) diluncurkan oleh Herry Zudianto, walikota Yogyakarta (2001-2006 dan 2006-2012) pada Oktober 2008. Kampanye ini bertujuan mendorong pelajar dan kalangan pekerja di Yogyakarta untuk menggunakan sepeda sebagai moda transportasi sehari-hari. Selain itu, kelahiran moda transportasi massal *Trans Jogja* juga jadi bagian dari upaya pengurangan polusi. Meskipun wilayah operasinya belum mencakup seluruh provinsi, adanya *Trans Jogja* bisa menjadi sarana alternatif bagi warga Yogyakarta.

Namun, lagi-lagi belum ada regulasi di level lokal yang mampu menekan laju pertumbuhan kendaraan pribadi. Ini dibuktikan dengan semakin banyaknya kepemilikan kendaraan.[ix] Hasilnya, berbagai kebijakan dan fasilitas yang dibangun pemerintah hanya berjalan setengah-setengah. Segencar apa pun kampanye dilakukan, setiap orang tetap bebas membeli, melengkapi syarat-syarat, kemudian menggunakan kendaraan pribadi untuk kegiatan sehari-hari.

Penjelasan di atas menunjukkan, pertumbuhan jumlah kendaraan merupakan hal yang masih sulit dihindari. Hingga saat ini, belum ada kebijakan pemerintah yang secara tegas mampu menekan pertumbuhan tersebut. Di Yogyakarta, untuk mencegah masalah lingkungan, pemerintah kota tidak membatasi laju masuk kendaraan bermotor. Mereka mencoba mengubah sikap masyarakat melalui kampanye dan sosialisasi masalah lingkungan, yang disusul anjuran bersepeda. Mestinya, kampanye dan sosialisasi yang bertujuan mengubah sikap dilakukan beriringan dengan kebijakan tegas dan penyediaan

alternatif yang memadai. Misalnya, sosialisasi dan kampanye masalah lingkungan dilakukan bersamaan dengan pembatasan impor kendaraan bermotor dan optimalisasi kendaraan umum.

Penekanan terhadap kampanye dan sosialisasi tanpa diiringi kebijakan yang tegas, menunjukkan bahwa pemerintah terlalu mengandalkan perubahan sikap masyarakat. Jika sikap masyarakat memang langsung berhubungan dengan preferensi berkendara, maka kebijakan seperti kampanye dan sosialisasi akan berjalan efektif. Artinya, tanpa adanya kebijakan pembatasan impor, sikap masyarakat akan menuntun perilaku mereka untuk tidak membeli kendaraan bermotor. Akan tetapi, bagaimana jika sebaliknya? Bagaimana jika, meskipun sikap masyarakat terhadap lingkungan berhasil diubah, namun perilaku berkendara mereka tetap sama saja?

Atas dasar permasalahan inilah Divisi Riset BPPM Balairung melakukan penelitian dengan judul "Hubungan antara Sikap Masyarakat Terhadap Lingkungan dengan Preferensi Moda Transportasi". Penelitian dimulai dengan pertanyaan: Bagaimana sikap masyarakat Yogyakarta terhadap lingkungan? Apakah sikap terhadap lingkungan berhubungan dengan preferensi moda transportasi masyarakat? Bagaimana hubungan antara sikap terhadap lingkungan dengan preferensi moda transportasi masyarakat?

Sikap Terhadap Lingkungan dan Preferensi Transportasi

Menurut Soerjani, Rofiq dan Rozy lingkungan adalah sistem kehidupan di mana terdapat campur tangan manusia terhadap tatanan ekosistem.[x] Lingkungan merupakan keterpaduan secara holistik, evolusioner dan interaksi antara ekosistem yang bermoral alam dengan sosiosistem yang bermoral manusia.[xi]

Berdasarkan pengertian tersebut, sosiosistem adalah tatanan dan sistem kesatuan ruang yang dibentuk oleh komponen-komponen *human concern.* Komponen ini terdiri dari demografi, sosial, ekonomi, kebudayaan, agama pendidikan, etik, estetik, politik, pertahanan dan keamanan (hankam), kesehatan dan teknologi.[xii] Dalam penelitian ini, sosiosistem diwakili aspek teknologi, biaya, polusi visual, dan preferensi kendaraan pribadi atau umum.

Sementara itu, ekosistem merupakan kesatuan ruang yang dibentuk oleh hubungan interaksi dan interdependensi yang dinamis antara makhluk hidup dengan sesamanya dan dengan lingkungan geofisik dan kimianya. Di dalam ekosistem selalu terjadi keseimbangan antara masukan dan keluaran materi dan energi.[xiii] Dalam penelitian ini ekosistem diwakili aspek polusi suara, udara, dan ketersediaan area hijau.

Sementara itu, konsep sikap, merupakan evaluasi baik positif atau negatif terhadap objek tertentu.[xiv] Menurut Masri, sikap merupakan kesediaan yang diarahkan untuk menilai atau menanggapi sesuatu.[xv] Berkman dan Gilson mendefinisikan sikap sebagai evaluasi individu yang berupa kecenderungan *(inclination)* terhadap berbagai elemen di luar dirinya.[xvi] Sementara itu, menurut W. Mc. Guire sikap adalah respon manusia yang menempatkan obyek yang dipikirkan (*objects of thought*) ke dalam suatu dimensi pertimbangan (*dimension of judgements*).[xvii] Obyek-obyek yang dimaksud di sini adalah segala sesuatu yang dapat dinilai oleh manusia seperti benda, fenomena, dan isu.

Berdasarkan semua definisi di atas, dan merujuk pada kesimpulan Sarwono, sikap merupakan suatu kecenderungan berperilaku terhadap suatu obyek tertentu yang menunjukkan rasa suka dan rasa tidak suka, setuju dan tidak setuju.[xviii] Secara lebih rinci, sikap mengandung tiga komponen yaitu:

1. Kognitif

   Komponen kognitif merupakan komponen pengetahuan atau kesadaran akan suatu obyek sikap tertentu. Contohnya seseorang memahami bahwa emisi gas buang kendaraan yang berlebihan dapat menyebabkan polusi.

2. Afektif

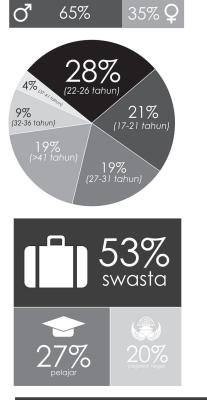
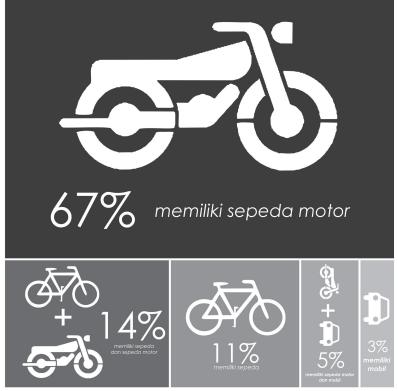
   Komponen afektif terdiri dari perasaan positif atau negatif yang diasosiasikan dengan obyek sikap. Misalnya orang tersebut merasa nyaman bila udara yang dihirupnya tidak mengandung polutan atau material penyebab pencemaran.

3. Konatif

   Komponen konatif merupakan tendensi untuk melakukan tindakan tertentu berkaitan dengan obyek sikap. Timbul keinginan dalam diri orang tersebut untuk menggunakan kendaraan yang lebih ramah lingkungan merupakan contohnya.

TIM RISET
LUQMAN ZAQI JATIBENANG | ERRINA PUSPITASARI
MUHAMMAD NAFI'

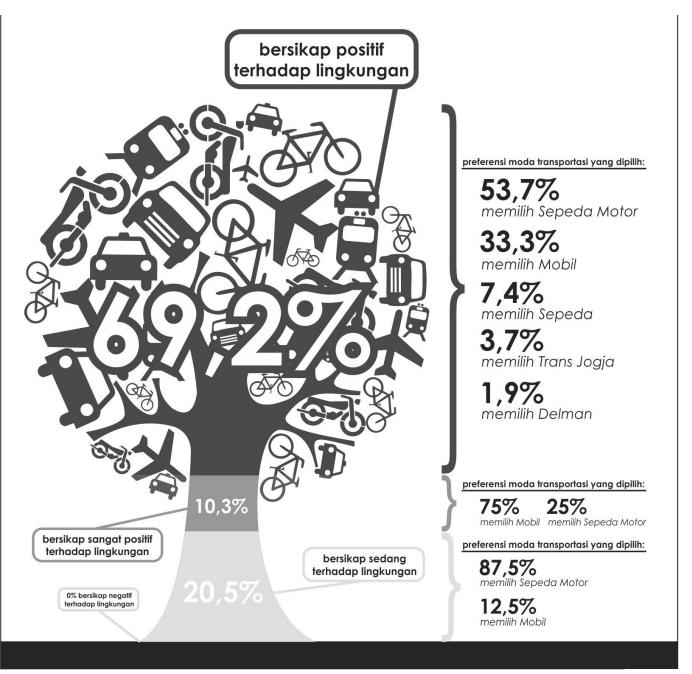
INFOGRAFIS
TOMMY GUSTAVIANO YEZA

profil responden

 51% berpendapatan kurang dari Rp 1 jt

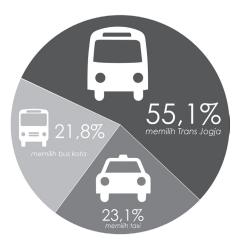
 39% berpendapatan Rp 1 - 2 jt

 10% > Rp 2 jt

Interaksi semua komponen tersebut akan membentuk profil sikap dalam diri seseorang. Sikap sebagai atribut yang melekat pada diri manusia memiliki berbagai karakteristik. Menurut Perlman dan Cozby karakteristik sikap antara lain: (1) sikap bersifat relatif stabil, tahan lama, menetap pada individu dan sukar berubah; (2) sikap bukan merupakan bawaan tetapi hasil belajar dan merupakan proses yang dipengaruhi kehidupan individu; (3) sikap diasumsikan mempengaruhi perilaku yaitu tindakan individu diyakini merupakan refleksi dari sikapnya terhadap obyek tersebut.[xix]

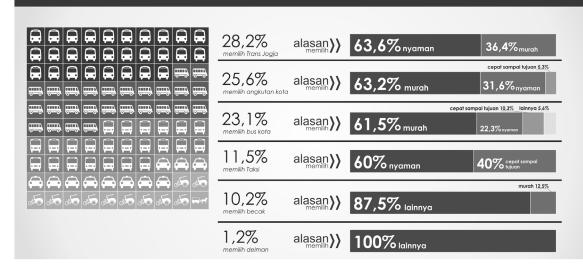
Pada penelitian ini sikap dibagi menjadi dua, yaitu sikap positif dan sikap negatif terhadap lingkungan. Sikap positif mengacu pada bentuk kepedulian pada lingkungan. Misalnya menganggap bahwa alam

Preferensi dan alasan pemilihan moda transportasi (umum dan pribadi)

Pilihan		Alasan memilih
58%	memilih sepeda motor	59% cepat sampai tujuan; 31,9% murah; nyaman 6,8%; lainnya 2,3%
33%	memilih mobil	53,8% nyaman; 34,6% murah; cepat sampai tujuan 11,5%
5%	memilih sepeda	75% murah; 25% lainnya
3%	memilih Trans Jogja	100% nyaman
1%	memilih delman	100% lainnya

Prefernsi Moda Transportasi Umum (Tidak Bermotor)

Prefernsi Moda Transportasi Umum (Bermotor)

Preferensi dan alasan pemilihan moda transportasi (pribadi)

Pilihan		Alasan memilih
64,1%	memilih sepeda motor	61,5% cepat sampai tujuan; 32,8% murah; nyaman 4,1%; lainnya 2,1%
20,5%	memilih mobil	43,7% nyaman; 43,7% murah; cepat sampai tujuan 12,5%
15,4%	memilih sepeda	66,6% murah; 16,7% nyaman; 16,7% lainnya

Preferensi dan alasan pemilihan moda transportasi (umum)

Hubungan sikap terhadap lingkungan dengan preferensi moda transportasi

Chi-Square Tests

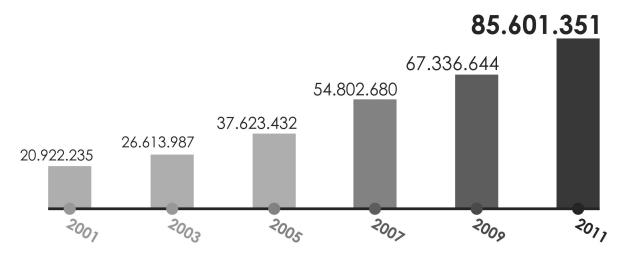
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13.456[a]	8	.097
Likelihood Ratio	15.118	8	.057
Linear-by-Linear Association	.090	1	.764
N of Valid Cases	78		

*signifikansi hitung (0,097) > 0,05
*Chi Square hitung (13,456)< Chi Square tabel (df: 8)

seharusnya dijaga kelestariannya. Sementara sikap negatif mengacu pada bentuk ketidakpedulian terhadap lingkungan. Contohnya, berpikir membuang sampah sembarangan adalah hal yang wajar dilakukan.

Hasil riset menunjukkan sebanyak 79,5% responden memiliki sikap positif terhadap lingkungan. Sisanya, 20,5% bersikap sedang dan tidak ada responden yang bersikap negatif terhadap lingkungan. Sesuai hasil ini, seharusnya responden akan melakukan hal-hal yang ramah lingkungan. Misalnya saja dengan memilih menggunakan sepeda daripada sepeda motor atau naik Transjogja daripada mobil pribadi.

Analisis sikap selanjutnya dilakukan pada setiap aspek lingkungan. Secara garis besar, responden memiliki sikap sangat positif, positif, dan sedang. Namun di beberapa aspek, sikap negatif terhitung cukup besar. Aspek polusi suara memperoleh 19,23% sikap negatif. Persentase negatif aspek ini adalah yang tertinggi di antara aspek lainnya. Aspek yang berada di urutan kedua, dalam kategori negatif ini, adalah aspek polusi visual dan aspek preferensi transportasi pribadi atau umum. Masing-masing aspek ini memperoleh persentase yang sama, sebesar 17,95%. Urutan aspek selanjutnya antara lain aspek biaya (15,38%), polusi udara (14,1%), ketersediaan area hijau (10,25%), dan teknologi (6,41%). Angka-angka tersebut menunjukkan dalam beberapa aspek tersebut, sikap masyarakat terhadap lingkungan terhitung negatif. Ditambah lagi, jumlah itu lumayan besar. Data ini menunjukkan dalam hal polusi suara, visual dan preferensi transportasi umum pribadi, mendapatkan evaluasi negatif yang cukup besar dari responden. Padahal, semakin besar persentase negatif, kepedulian masyarakat pada aspek bersangkutan semakin rendah.

Dalam penelitian ini pilihan preferensi moda transportasi yang disajikan, terbagi dalam tiga kategori:

Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun

tahun	*pertambahan per tahun*	*presentase*
2001-2002	2.062.948	9,9%
2002-2003	3.628.804	15,8%
2003-2004	3.927.967	14,8%
2004-2005	7.081.478	23,2%
2005-2006	5.689.620	15,1%
2006-2007	11.489.628	26,5%
2007-2008	6.882.383	12,6%
2008-2009	5.651.581	9,2%
2009-2010	9.570.483	14,2%
2010-2011	8.694.224	11,3%

(1) semua jenis transportasi; (2) transportasi pribadi, (3) transportasi publik. Kategori transportasi publik kemudian masih dibagi menjadi dua subkategori yaitu: (1) transportasi publik tidak bermotor dan (2) dan transportasi publik bermotor.

Pada kategori semua jenis transportasi, sepeda motor merupakan pilihan yang paling banyak dipilih. Dalam kategori transportasi pribadi, responden dengan sikap sangat positif, positif, dan sedang juga paling banyak memilih sepeda motor. Sementara pada kategori transportasi publik bermotor, sebanyak 6,41% responden dengan sikap sangat positif terhadap lingkungan memilih bus kota. Responden dengan sikap positif terhadap lingkungan paling banyak memilih *Trans Jogja* dengan persentase sebesar 24,36%. Selanjutnya responden dengan sikap sedang terhadap lingkungan paling banyak memilih angkutan kota dengan persentase sebesar 8,97%.

Di kategori transportasi publik tidak bermotor, sepeda menjadi transportasi yang paling diminati. Responden dengan sikap sangat positif hingga sikap sedang terhadap lingkungan, semuanya memilih sepeda. Selanjutnya responden dengan sikap positif dan sikap sedang terhadap lingkungan memilih becak sebagai preferensi transportasi kedua setelah sepeda. Hasil berbeda tampak dari responden dengan sikap sangat positif terhadap lingkungan. Mereka lebih memilih delman daripada becak sebagai preferensi transportasi kedua.

Selanjutnya analisis hubungan dilakukan antara variabel sikap terhadap lingkungan dengan ketiga kategori dan dua subkategori tersebut. Hasilnya menunjukan tidak ada hubungan antara sikap terhadap lingkungan (sosiosistem dan ekosistem) dengan preferensi moda transportasi pada tiap kategori. Jadi walaupun sikap yang diperlihatkan responden cenderung positif terhadap lingkungan, mereka belum tentu memilih moda transportasi ramah lingkungan. Sebagian besar responden bahkan banyak yang lebih memilih menggunakan sepeda motor untuk berkendara. Pilihan kendaraan yang lebih ramah lingkungan seperti sepeda sangat tidak diminati oleh responden.

Sejalan dengan hasil penelitian ini, Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Kas Aset Daerah (DPKAD) DIY menyebutkan jumlah kendaraan bermotor khusus untuk plat AB di DIY mencapai 1,4 juta per September 2013. Jumlah ini apabila ditambah dengan kendaraan non AB yang jumlahnya sekitar 280 ribu hingga 300 ribu kendaraan maka totalnya mencapai 1,7 juta. Dari total jumlah tersebut 15% adalah mobil atau sekitar 140 ribu buah.[xx] Kondisi ini sangat memprihatinkan mengingat sepeda motor memiliki gas buangan dengan kandungan gas CO, CO_2, dan Timbal (Pb) yang berbahaya bagi lingkungan. Berdasarkan perhitungan kadar CO_2 tiap bulan, sepeda motor plat AB menyumbang sebanyak 3.213.000 kg CO_2/bulan. Sepeda motor plat non-AB menyumbang emisi 714.000 kg CO_2/bulan. Sementara mobil menyumbang emisi 886.500 kg CO_2/bulan.[xxi] Bila dijumlahkan secara keseluruhan, total emisi semua kendaraan tersebut tiap bulan adalah 4.813.500 kg CO_2 serta penyumbang terbesar adalah sepeda motor. Di sisi lain, besarnya emisi kendaraan bermotor ini sendiri tidak diimbangi dengan area hijau yang mencukupi.

Di samping permasalahan lingkungan, tingginya tingkat pertumbuhan kepemilikan sepeda motor juga dapat membuat tingkat kepadatan jalan semakin tinggi. Seperti yang diketahui, sepeda motor tidak dapat mengangkut banyak penumpang. Bisa dibayangkan bila semua masyarakat Yogyakarta menggunakan sepeda motor. Kemacetan akan sulit terelakkan. Bahkan di masa yang akan datang bukan tidak mungkin ruang gerak masyarakat akan menjadi semakin sempit. Pelebaran, penambahan, atau pembangunan jalan layang mungkin dapat menjadi solusi jangka pendek dari masalah ini. Namun cara-cara tersebut tidak mampu menjadi solusi jangka panjang bagi permasalahan kepadatan jalan.

Sayangnya fakta-fakta mengerikan tentang transportasi dan permasalahan lingkungan tersebut belum bisa menjadi alasan yang cukup kuat bagi masyarakat. Berdasarkan pilihan alasan yang diberikan kepada responden, sebagian besar memilih alasan cepat sampai tujuan. Alasan ini menjadi pertimbangan responden dalam memilih moda transportasi yang dikehendaki. Alasan lain seperti nyaman dan murah hanya muncul pada kategori transportasi publik tidak bermotor dan transportasi publik bermotor.

Dari data selanjutnya ditemukan bahwa jenis pekerjaan memiliki hubungan dengan preferensi moda transportasi. Pada kategori pelajar, sepeda motor dipilih oleh 16,88% responden disusul dengan mobil, Transjogja, dan delman. Sementara pada kategori pegawai negeri, mobil adalah kendaraan yang paling banyak dipilih, disusul oleh sepeda motor. Pada kategori

swasta sepeda motor menjadi kendaraan yang dipilih, diikuti oleh mobil, sepeda, dan *Transjogja*.

Setelah diketahui adanya hubungan, pada kategori ini dilakukan uji keeratan hubungan. Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah variabel pekerjaan dapat digunakan untuk memprediksi preferensi moda transportasi yang dipilih masyarakat. Hasilnya keeratan hubungan antara jenis pekerjaan dengan preferensi moda transportasi sangat kecil. Jenis pekerjaan tidak dapat digunakan untuk memprediksi preferensi sarana transportasi seseorang.

Pengambilan Keputusan

Baik secara preferensi maupun kenyataan, sepeda motor merupakan moda transportasi yang banyak dipilih oleh masyarakat. Alasan paling banyak diutarakan adalah ketepatan dan kecepatan. Dalam hal ini kedaaan lingkungan kurang menjadi pertimbangan oleh responden dalam memilih moda transportasi yang digunakan untuk keperluan sehari-hari.

Keputusan masyarakat untuk memilih salah satu dari moda transportasi yang ada, tidak terjadi secara tiba-tiba. Diperlukan proses panjang untuk dapat memutuskan dan memilih dari semua moda transportasi yang ada. Menurut Suharman, pengambilan keputusan sendiri pada dasarnya merupakan sebuah proses untuk menentukan berbagai kemungkinan dari situasi-situasi yang tidak pasti. Sebelum seseorang mengambil sebuah keputusan untuk memilih moda transportasinya maka dia akan melakukan pertimbangan-pertimbangan dari berbagai kemungkinan yang ada.[xxii]

Pada penelitian ini misalnya, responden diberikan berbagai macam opsi yang dapat dijadikan pertimbangan dalam memilih preferensinya pada transportasi. Pilihan alasan yang ditawarkan antara lain (1) murah; (2) nyaman; (3) cepat sampai tujuan; (4) dan lainnya. Di samping keempat opsi tersebut, sikap terhadap lingkungan juga diasumsikan sebagai alasan seseorang memilih preferensinya pada transportasi. Dari semua tawaran, alasan yang paling banyak dipilih adalah alasan cepat sampai tujuan. Dari hasil analisis dengan kategori semua transportasi, sebanyak 37,66% responden memilih alasan cepat sampai tujuan. Persentase alasan kedua yang dipilih adalah murah diikuti dengan alasan nyaman dan lainnya.

Gambaran ini memperlihatkan bahwa seseorang melakukan pertimbangan sebelum memilih preferensi transportasi mereka. Sikap positif mereka menjadi salah satu dari berbagai pertimbangan yang harus mereka pilah-pilah. Akhirnya dari semua pertimbangan yang ada, hanya dipilih satu atau beberapa alasan saja untuk bertindak.

Responden tidak menggunakan transportasi yang ramah lingkungan, meskipun sikap mereka positif terhadap lingkungan. Hasil ini memperlihatkan bagaimana proses pengambilan keputusan dengan mempertimbangkan berbagai kemungkinan dan keuntungan. Seseorang dapat memiliki banyak hal yang diinginkan, tetapi mereka tidak bisa mencapai semuanya sekaligus. Ada beberapa keinginan yang dapat dicapai dan dalam prosesnya harus ada yang dikorbankan. Sesuai dengan teori pilihan rasional Coleman, seseorang akan memilih alternatif yang akan memberi mereka kepuasan terbesar.[xxiii] Ini bisa saja menunjukkan kepedulian masyarakat terhadap lingkungan merupakan hal yang

harus dikorbankan itu. Pasalnya mereka tahu bahwa belum ada jaminan bahwa kendaraan yang ramah lingkungan akan memberikan keuntungan seperti kendaraan yang tidak ramah lingkungan. Tak heran, penjualan kendaraan bermotor pribadi terus menerus naik dari tahun ke tahun.

Keadaan ini diperparah dengan disahkannya Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2013 tentang Insentif Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM). Isi peraturan ini adalah dihapusnya pajak penjualan untuk mobil yang berkapasitas mesin maksimal 1.200 cc dengan konsumsi bahan bakar 1 liter untuk jarak tempuh minimal 20 kilometer. Mobil yang memenuhi klasifikasi tersebut dilabeli *Low Cost Green Car* (LCGC) atau mobil murah ramah lingkungan. Menteri Perindustrian Mohamad Suleman Hidayat mengklaim bahwa LCGC ditujukan bagi kalangan menengah ke bawah. Tujuannya agar rakyat ekonomi lemah pun dapat membeli mobil.

Salah satu alasan kebijakan mobil murah ini adalah mencegah impor mobil jenis LCGC dan komponennya dari negara ASEAN lain. Pasalnya, Indonesia telah meratifikasi terkait ASEAN Free Trade Agreement 2015. Pemerintah tidak bisa menghalangi masyarakat untuk membeli, maka pemerintah mesti menggalakkan industri yang dapat meningkatkan pasokan dari dalam negeri sendiri. Pabrikan otomotif pun berlomba menyambut kebijakan yang "ramah-pasar" ini. Grup Toyota bersama PT Astra Internasional telah memperkenalkan Astra Toyota Agya dan Astra Daihatsu Ayla sebagai mobil murah dan ramah lingkungan.

Konsekuensi kebijakan ini jelas: pembelian kendaraan roda empat dan konsumsi BBM akan meningkat. Sebagai catatan, konsumsi rata-rata premium untuk mobil sebulan sebesar 100 liter. Sementara itu, Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), jumlah penjualan mobil murah hingga akhir tahun 2013 ditargetkan sebesar 2.000-3.000 unit. PT Pertamina Persero memperkirakan konsumsi premium mobil murah mencapai 300.000 liter sebulan. Kalkulasi ini berdasarkan rata-rata konsumsi premium sebulan dikalikan jumlah mobil murah yang diproduksi hingga akhir tahun. Peningkatan pembelian pun tak terhindarkan daya beli masyarakat akan semakin tinggi sementara harga mobil menjadi lebih murah.[xxiv] Dampaknya juga jelas akan berpengaruh pada lingkungan kota. Polusi udara yang sudah begitu akut akan menjadi lebih buruk. Tanpa hitung matematis rumit pun kitas sudah dapat mengerti jika sumber polusi bertambah – dalam hal ini mobil, maka semakin parah lah kondisi lingkungan kita.

Persis kondisi seperti inilah yang dikhawatirkan oleh Garret Hardin. Dalam risalah pendeknya, *The Tragedy of Commons* [xxv], ia mengingatkan betapa berbahayanya kebebasan dalam menggunakan sumberdaya publik (*commons*). Ketika semua orang memiliki kebebasan untuk memanfaatkan "yang publik", mereka cenderung akan memanfaatkannya semaksimal mungkin. Sementara sumberdaya ini terbatas dan populasi manusia akan bertambah secara eksponensial, maka kehancuran (*universal ruin*) adalah akhirnya. Ia menegaskan, "*freedom in commons brings ruin to all*". Kebebasan dalam menggunakan sumberdaya publik akan membawa kehancuran bagi manusia. Hardin pun memberikan peringatan, tragedi ini tidak bisa diatasi hanya dengan memberikan solusi teknis belaka.

Hardin memberikan ilustrasi melalui padang rumput dan para gembala. Bayangkan sebuah padang rumput tempat para penggembala mencarikan makan untuk ternak mereka. Tentu saja, sebagai makhluk rasional, mereka akan membawa sebanyak mungkin ternak untuk digembalakan. Jika mereka melakukan ini, mereka akan dapat memaksimalkan keuntungan dari hasil ternaknya. Namun, secara kolektif mereka akan menanggung kerugian dari berkurangnya kuantitas rumput yang ada. Situasi ini tidak mendatangkan masalah pada era tribal, di mana populasi manusia "terkendali" oleh perang antarsuku dan penyakit. Namun, manusia telah sampai pada stabilitas yang tidak terjadi pada masa tersebut. Para penggembala dan hewan gembalaan mereka bertambah, sementara padang gembalaan mereka tak bertambah luasnya. Akhirnya, tak ada lagi padang dan rumput yang tersisa untuk menggembala.

Kondisi transportasi kita adalah contoh yang bagus. Jalan raya adalah sumberdaya publik yang dikelola oleh negara. Aktor yang bermain di dalamnya tentu saja bukan hanya negara. Ada pasar dan masyarakat. Namun, ironisnya tatakelolanya – seperti yang diceritakan di atas – cenderung membuat para aktor bebas untuk menggunakannya tanpa batas. Regulasi produksi longgar dan aturan kepemilikan yang mudah

malah membuat orang ingin memiliki kendaraan pribadi sendiri. Persoalan lingkungan menjadi terabaikan karena pertimbangan utama kebijkakan adalah soal laba dan akumulasi kapital.

Padahal, persoalan lingkungan adalah konsekuensi lanjutan dari permasalahan transportasi di atas. Persoalan polusi, minimnya area hijau, kemacetan menjadi terabaikan. Namun, seperti yang dipaparkan di awal tulisan ini, semua sumberdaya bersama (*commons*) memiliki ambang batas. Jika ambang ini terlewati, maka yang terjadi adalah kondisi lingkungan, baik sosiosistem maupun ekosistem, yang semakin buruk dari waktu ke waktu.

Para taipan otomotif dan orang berduit yang pintar tentu akan menyanggah: kalau soalnya hanya kemacetan, pertambahan kendaraan, dan polusi udara, mengapa tidak membangun jalan yang lebih baik? Jalan bisa diperluas dan area hijau diperbanyak. Tidak usah risau tentang jalan, karena sudah cukup ruang untuk kendaraan yang ada. Pun tidak perlu ada kekhawatiran soal polusi, karena sudah ada pepohonan yang akan menyerapnya.

Pada titik ini, kita perlu mengingat kata-kata Hardin. Tak ada solusi teknis untuk menghadapi tragedi bersama ini. Sumberdaya publik memiliki ambang batas yang tidak bisa diatasi dengan kemampuan teknis manusia. Jalan bisa diperlebar, rute baru dapat dibuat; tetapi pertumbuhan manusia dan jumlah kendaraan tak bisa dihambat. Pohon bisa ditanam, tetapi pertambahan kendaraan jauh lebih pesat daripada pertumbuhan pohonan.

Jalan satu-satunya, bagi Hardin, adalah dengan membuat aturan untuk mencegah pertumbuhan dan hasrat manusia yang seolah-olah tak terkendali ini. Hukum harus dibuat dan dilaksanakan secara ketat. Sanksi pun mesti diterapkan dengan taat. Tidak ada tangan gaib (*invisible hand*) yang dibayangkan oleh Adam Smith yang akan menyelamatkan masyarakat dari tragedi ini. Solusi teknis, sekali lagi, bukanlah jawaban yang tepat. Pasalnya, persoalan transportasi lebih merupakan masalah politis. Simaklah apa yang dikatakan Enrique Penalosa . "*Urban transport is a political and not a technical issue. The technical aspects are very simple. The difficult decisions relate to who is going to benefit from the models adopted*." Pertanyaan klasik yang wajib diajukan adalah mampu dan beranikah pemerintah mengambil langkah tersebut?

Catatan Akhir:

i. Kuntadi, 2012, Jumlah Kendaraan Bermotor di DIY Bertambah 128 Ribu (Sindonews.com, 9 Januari 2013). Terarsip di: http://ekbis.sindonews.com/read/2013/01/09/34/705228/2012-kendaraan-bermotor-di-diy-bertambah-128-ribu
ii. Detail mengenai kepemilikan kendaraan bermotor di Yogyakarta dapat dilihat di Survei 4 Jurnal Balairung edisi ini.
iii. Definisi ini terangkum dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1982 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup.
iv. Zainal Abidin & Sunardi, *Kualitas Udara Yogyakarta Ditinjau Dari Kadar Partikulat Timah Hitam (Pb)* (Indo. J. Chem., 2009, 9 (3)) Hal: 425 - 431.
v. Verena Gabriella, *Rp38,5 Triliun: Biaya Berobat Akibat Pencemaran Udara Jakarta* (National Geographic Indonesia, Rabu 7 Agustus 2013). Terarsip di: http://nationalgeographic.co.id/berita/2013/08/rp385-triliun-biaya-berobat-akibat-pencemaran-udara-jakarta
vi. Lihat Tabel...
vii Kementerian Lingkungan Hidup Republik Indonesia, *Kebijakan* Fuel Economy: *Pengendalian Pencemaran Udara dan Perubahan Iklim* (Senin, 16 September 2013). Terarsip di: http://www.menlh.go.id/pengendalian-pencemaran-udara-dan-perubahan-iklim/
viii. Detail mengenai impor kendaraan bermotor bisa dilihat di Survei 1 Jurnal Balairung edisi ini.
ix. Detail mengenai kepemilikan kendaraan bermotor di Yogyakarta bias dilihat di Survei 4 Jurnal Balairung edisi ini.
x. Nurhayati, Lilis Ari, Yufiarti, Suhardi. 2012. Hubungan Antara Pengetahuan Lingkungan Hidup dan Kecerdasan Spiritual dengan Perilaku Hidup Bersih dan Sehat Siswa SMPN Kota Sukabumi. *Jurnal Pendidikan Lingkungan Hidup Vol. 1, No. 1.*
xi. Widiyanta, Ari. 2002. Sikap Terhadap Lingkungan Alam (TinjauanIslam Dalam Menyelesaikan Masalah Lingkungan). *Digital Library Universitas Sumatera Utara Fakultas Kedokteran Program Studi Psikologi.*
xii. *Ibid.*hal ?
xiii. *Ibid.*hal?
xiv. Baron, Robert & Byrne, Donn. 2004. Psikologi Sosial Jilid 1 (alihbahasa oleh Ratna Djuwita). Jakarta: Erlangga
xv. *Op.cit.*hal?
xvi. *Op.cit.*hal?
xvii. Masiming, Zulfitria. 2008. *Sikap Masyarakat Terhadap Perletakan Tempat Jemur Kaitannya Dengan Estetika. Jurnal SMARTek, Vol. 6, No. 1, Hal. 53-62.*
xviii. Adha, Irena Anggita Nurul & Virianita, Ratri. 2010. Sikap dan Intensi Pemanfaatan Internet Dalam Kegiatan Bisnis (*The Attitidue and Intention of Internet Utilization for Bussines*). *Jurnal Transdisiplin Sosiolgi, Komunikasi, dan Ekologi Manusia, vol. 4, no. 3, hal. 380-389.*
xix. *Loc.cit.*
xx. http://kr.co.id/read/188172/jumlah-kendaraan-bermotor-diy-over-load.kr
xxi. Penghitungan kadar emisi ini berdasarkan kalkulator emisi pada http://kalkulator.dnpi.go.id/apps/dnpi/cgi-bin/dw.cgi
xxii. Suharma?
xxiii. Susila. Adiyanta. 2007. Makalah Teori Pilihan Rasional (Alternatif Metode Penjelasan Dan Pendekatan Penelitian Hukum Empiris), Undip, , Hlm.1, Literatur Utama Makalah Ini Diambil Dari Buku: Daniel Little,Varieties Of Social Explanition Introduction To The Philosophy Of Social Science, Westview Press, Inc,USA, 1991.
xxiv. http://finance.detik.com/read/2013/06/10/140334/2268938/1036/ini-latar-belakang-pemerintah-buat-kebijakan-mobil-murah
xxv. Hardin, Garret, http://cecs.wright.edu/~swang/cs409/Hardin.pdf
xxvi. Enrique Penalosa adalah walikota Bogota periode 1998-2001. Pada era kepemimpinannyaPenalosamembangunsistem Bus Rapid Transit (BRT) Trans Millenio. Pada masa kepemimpinan Penalosa, setiapMinggupagi, 120 kilometer jalanraya di Bogota ditutup,tidak ada kendaraan bermotor yang boleh beroperasi. Setiap minggu pagi, jalanan adalah untuk pejalan kaki, pengguna sepeda, dan aktivitas selain kendaraan bermotor. Terarsip dalam : http://www.pps.org/reference/epenalosa-2/

Awalil Rizky

Melaju Tanpa Rambu

Tim Insan Wawasan

Penulis : *Ferdi Febianno Anggriawan*

Fotografer : *Regi Yanuar Widhia Dinnata*

Awalil Rizky, satu dari segelintir orang yang menaruh perhatian lebih pada masalah transportasi. Sepak terjangnya mungkin masih seumur jagung, namun tekad alumnus FEB UGM ini mampu mengangkat nama Komunitas Pejalan Kaki (Kaki) ke permukaan dalam waktu singkat. Hanya dalam tempo dua tahun, Kaki sudah memiliki cabang di 18 kota dan ratusan anggota aktif.

Melalui Kaki, pria yang akrab disapa Awal ini menggagas berbagai ide seputar revolusi transportasi. Sebagian besar gugus pemikirannya tersentral pada hak-hak pejalan kaki. Ia dengan lugas mengkritik regulasi dan pengelolaan transportasi yang menyudutkan pejalan kaki. Perencanaan tata kota yang seharusnya memberi ruang gerak lebih bagi pejalan kaki, malah memihak pengguna kendaraan pribadi. Saat kebanyakan orang berpikir untuk memiliki kendaraan pribadi, Awal malah menolaknya mentah-mentah. Napas pemikiran Awal memang berbau radikal. Meski demikian, pria yang aktif sebagai konsultan di BMT Syariah ini menolak dibilang demikian. "Saya hanya seorang ekonom," ucapnya lugu.

Sepak terjang Awal yang gigih memperjuangkan hak-hak pejalan kaki berawal dari perantauannya di Jakarta. Hiruk-pikuk jalanan ibukota membuatnya mengambil alternatif dalam urusan berkendara. Sedari dulu, Awal lebih senang berjalan kaki dan naik kendaraan umum, daripada disetir oleh supir pribadi ataupun sewaan. Alhasil, ia memutuskan untuk memenggal rasa gengsi dan beranjak ke sana-sini dengan jalan kaki. Mulai dari Transjakarta hingga kereta api berbagai jalur Awal jejali demi memuaskan rasa penasarannya. Dari sinilah, bibit pergerakan itu timbul. Selang dua tahun, tepatnya 1 November 2011, Kaki pun terlahir bersama dengan gagasan-gagasan mutakhirnya.

Untuk menelisik lebih dalam seputar pemikiran Awal, Balairung menyempatkan diri untuk mampir di kantor BMT tempatnya bekerja. Selama dua jam lebih, semangat pria yang hendak menginjak usia 50 ini tetap berkobar

dalam berbagi inspirasi. Berikut petikan wawancara hangat dengan Awalil Rizky.

Apa pendapat anda soal isu transportasi di Indonesia?

Sejauh ini isu transportasi lebih mengarah pada arah angkutannya, bukan penghubungnya. Saya pas nyebrang buat naik Transjakarta aja bisa 10 menit. Masih banyak tempat di Jakarta yang infrastruktur transportasinya kurang mendukung. Di Grogol contohnya, haltenya masih jarang. Beda dengan di Rasuna Said yang trotoarnya bagus tapi pejalan kakinya sedikit.

Ada pula yang trotoarnya bagus, yang jalan kaki sedikit. Tapi di tempat yang pejalan kakinya banyak, malah tidak tersedia trotoar dan terlalu banyak pedagang kaki lima berkeliaran. Dari sini saya bisa menyimpulkan kalau mau membawa transportasi publik ke arah yang lebih baik, trotoar dan kenyamanan pejalan kaki harus dibenahi.

Langkah apa yang harus diambil untuk membenahi trotoar dan kenyamanan pejalan kaki tersebut?

Pertama ya mau gak mau memang itu si PKL 'dibersihin'. Kemudian ada beberapa jalur (trotoar *red) yang ditambahin. Jadi walaupun nambahin satu atau setengah meter dan mengurangi jalan yang sepertinya mungkin bakal menambah macet. Tapi itu kan solusi yang sangat profan. Kalau saja transportasi publiknya ditambahin dan diperbaiki lalu trotoarnya digedein, walaupun jalannya menyempit sedikit tidak masalah, karena terjadi perpindahan yang signifikan. Kita harus berpikir bahwa enggak mungkin hak pejalan kaki saja yang dikedepankan tanpa perbaikan transportasi publik.

Saya sangat yakin ini bisa berhasil, karena pengalaman praktis di Jakarta banyak yang pindah ke Transjakarta. Tapi akhirnya kembali lagi ke kendaraan pribadi karena nunggu Transjakarta-nya lama. Bukan cuma itu, bahkan ada orang mau menyebrang bisa menunggu hingga lima sampai tujuh menit. Sudah menunggunya lama, rawan ditabrak lagi. Bahkan ada orang pas nyebrang malah diklakson, lah orang dia nyebrang di tempatnya kok. Jadi gak cuma trotoar loh, Zebra Cross itu memerlukan kampanye juga.

Bagaimana anda melihat hubungan antara kendaraan publik dan kendaraan pribadi itu dalam konteks pejalan kaki?

Kira-kira itu, idealnya masyarakat, terutama pekerja profesional, lebih baik enggak bawa kendaraan pribadi lah. Kendaraan pribadi itu rata-rata parkir di kantor, kalo ada kebutuhan mendesak kan pake mobil kantor yang parkir di sana. Banyak di Jakarta itu mobil-mobil kantor yang parkir, supirnya yang datang. Seandainya ini bisa diminimalisasi dan para pekerja profesional itu jangan bawa mobil. Sayangnya yang terjadi malah nambah banyak.

Berarti anda menolak penggunaan kendaraan pribadi?

Idealnya, kalo bisa yang membawa kendaraan pribadi lebih minim. Saat saya bergaul dengan mereka (pekerja profesional *red) itu saya tanya apa kamu beneran butuh mobil? Mereka malu juga. Bawa mobil itu kan soal gengsi. Hang out bareng-bareng kok enggak bawa mobil, kan rasanya aneh.

Kalau kebiasaan ini dihilangkan, separuh mobil pribadi di Jakarta bakal berkurang. Tapi harus digarisbawahi kalau mereka yang pake dasi dan lengan panjang nunggu lama keringetan, jadinya kasihan juga. Jadi untuk masalah ini pemecahannya ya pake angkutan publik ber-AC itu.

Kawan-kawan saya yang bergaji 7-11 juta sudah pindah ke Kopaja AC semua. Tapi jumlahnya masih kurang, sehingga untuk melakukan perpindahan ini masih kurang efisien. Makanya, perbaikan transportasi publik dan hak pejalan kaki harus jalan secara bersamaan.

> *"Sedari dulu, Awal lebih senang berjalan kaki dan naik kendaraan umum, daripada disetir oleh supir pribadi ataupun sewaan. Alhasil, ia memutuskan untuk memenggal rasa gengsi dan beranjak ke sana-sini dengan jalan kaki."*

Apa pendapat anda soal peran pemerintah dalam urusan kebijakan seputar isu transportasi?

Sebenarnya memang ada kesalahan sejak perencanaan tata kota awal dari pemerintah. Kalau di kota sudah diperhitungkan dimana kawasan

*"Uang-uang 'siluman' yang menambah beban biaya mereka (supir kendaraan umum *red) itu yang harus dikurangi."*

pemukiman, perkantoran, dan arus kendaraannya kemana. Ditambah lagi perencanaan soal interkoneksi antar transportasi itu pun sudah diperhitungkan. Sayangnya, jor-joran-nya malah bangun jalan tol. Sehingga urusan interkoneksi tidak terpikirkan lagi.

Lebih parah lagi soal kendaraannya sendiri. Di sana (Jakarta *red), angkot yang besinya sudah karatan masih tetap jalan. Gara-gara saya menjabat ketua Kaki, di waktu senggang saya dan beberapa teman suka naik angkutan umum. Tujuannya hanya untuk merasakan seperti apa sih kondisi publik ini. Saya akhirnya kemarin ketemu di kawasan Angke, ada angkot yang kondisinya sudah karatan. Anehnya, angkot itu masih dibiarkan berjalan! Kenapa mereka tidak mereparasi kendaraannya ya karena hasil angkot mereka tidak memungkinkan untuk peremajaan kendaraan. Itu benar-benar terjadi di arus-arus tertentu Jakarta.

Kemudian apakah butuh sistem bagi hasil untuk mengatasi peremajaan kendaraan yang minim ini?

Enggak juga. Uang-uang 'siluman' yang menambah beban biaya mereka (supir kendaraan umum *red) itu yang harus dikurangi. Sekarang saya melihat kayaknya ada tren positif untuk soal ini. Palakannya aparat perijinan sudah berkurang untuk angkutan publik. Berarti mereka bisa dapat hasil yang lebih baik.

Dari pengalaman anda pribadi, apakah ada transportasi umum yang potensial untuk dikembangkan?

Salah satu transportasi umum yang saya lihat berhasil adalah Kopaja AC. Sekarang kan ada seri P20 dan S13, yang tiap naiknya bayar 5.000 dan terkoneksi dengan jalur Transjakarta. Itu saya lihat gak pernah kosong. Turunnya pun hanya di tempat tertentu. Jadi persis seperti Transjakarta tapi sekali-kali ikut masuk ke jalur busway.

Karena saya orang ekonomi, sekali-kali saya hitung berapa manusia yang naik itu dikali lima ribu. Sekali jalan dari Lebak Bulus pas non jam kerja. Mereka dapat untung 400.000! Kalau begini untungnya kenapa itu gak ditambah. Bayangkan kalau sekali jalan dapat 200.000 saja dilipat dua bolak-balik, bisa untung besar. Nah, kemudian muncul pertanyaan. kenapa tidak keluarin izin P20 lebih banyak? Ini dia masalahnya.

Lantas bagaimana dengan nasib angkot dan transportasi umum lama? Apakah harus diremajakan kembali?

Harus, tapi saya curiga walau diremajakan masih sama saja. Kalau kita melihat keberhasilan P20 itu, butuh adanya pemberian kredit. Kayak pas Tanah Abang itu pindah ke Blok G itu loh. Bisa aja, pake pendataan ini supir dan pemilik apa enggak.

Meski saya gak punya bukti, keliatannya ada mafia juga dalam urusan peremajaan ini. Kalau berpikirnya hanya saya sebagai seorang pengamat ya masuk semua, karena logika saya sehari bis P20 itu bisa enam kali bolak balik, bisa 1,2 juta. Coba bayangkan investasi apa yang gak bisa dilakukan? Tapi sayangnya kenapa enggak berkembang, itu yang gak bisa kita buktikan.

Solusi apa yang menurut anda tepat untuk mengatasi masalah transportasi di Indonesia, khususnya di Jakarta?

Buat saya simpel saja, perbanyak Transjakarta, bis kopaja ac, terus trotoar dibuat lebih lancar. Kalau kereta itu hanya soal edukasi. Saya setiap hari gara-gara jadi ketua komunitas jadi sering nongkrong di Palmerah. Pusing saya ngeliat ada kira kira 80 orang yang bingung soal tiket kereta multi trip itu.

Harusnya untuk kereta, jangan ngandalin PT KAI saja. Kenapa gak LSM dan gerakan mahasiswa buat posko yang bekerjasama dengan PT KAI, lalu mereka buat pos di Tanah Abang itu. Jadi mereka ngasih tau kalo dari sini ke sana naik angkot apa aja. Kalau orang ini terlayani dan cepat sampai tujuan, murah, kita bisa bayangkan produktivitasnya. Kalau jarak tempuhnya dari dua jam jadi sejam per hari saja itu luar biasa, ngeri!

Kemudian bagaimana dengan konsep kepemilikan transportasi publik?

Saya melihat kepemilikan supir sekaligus pemilik per unit lebih ideal, hanya harus disertai asuransi. Asuransi penting buat para supir-supir ini. Kalau mereka kecelakaan bisa jual tanah di kampung, kan kasihan.

Kalau untuk mikrolet dan kopaja, yang saya lihat ada keanehan. Kebanyakan dari kendaraan yang kondisinya buruk, supirnya malah beralih jadi pemilik. Jadi dia supir sekaligus pemiliknya. Secara alamiah kan begitu. Kadang yang terjadi malah enggak mungkin lagi si supir berbagi dengan kondektur. Saya lihat di beberapa jalur di Jakarta malah gak ada kondekturnya. Saya terkejut semakin ke ujung Jakarta ini, semakin banyak kendaraan umum yang enggak pake kondektur. Mereka (para supir *red) sudah cukup stres kalau berbagi untung dengan kondektur.

Terus soal skema pembiayaan, ubah basisnya ke individu. Supir itu enggak sama, ada yang rajin, ada yang sekali narik terus ngerokok-ngerokok. Tapi memang benar, mereka harus dilindungi kebersamaannya.

Urusan yang bikin aturan itu harus tetap koperasi. Sayangnya, selama ini koperasi ada tapi diakali. Mereka yang dapet izin tapi malah maksa. Akibatnya si supir dapet sedikit. Ini bisa dibenahi tanpa revolusi.

Lantas bagaimana anda menyikapi masalah ketimpangan laba dari tiap unit?

Trap-nya disitu. Di Indonesia, jalur kendaraannya timbul secara alamiah, ini masalahnya. Kita perlu juga riset historis. Saya melihat jalur yang ramai secara alamiah ada peremajaan sendiri. Disinilah tugas pemegang kebijakan untuk menyiasati jalur yang 'kurus-kurus' ini. Misalnya dengan mengubah jalur. Tapi intinya tetap political will. Untuk memperbaiki transportasi publik, butuh gerakan massal dan kampanye. Kalau hanya dengan LSM kita ya enggak cukup.

Apa harapan anda ke depannya terhadap isu transportasi ini?

Dengan menyuarakannya ke semua tempat. Kalau dari Kaki, kita gak muluk-muluk mau didengar apa enggak. Saya sadar tema ini sangat seksi ketika banyak yang datang. Ini bukan hanya hak pejalan kaki tapi juga solusi sambungan tata kota. Saya yakin perbaikan transportasi publik adalah sesuatu yang bisa dilakukan dalam 1-2 tahun.

Persering Jalan KA
Hormati Hak Peja
Komunitas Pejalan Kaki

Si Kutu Loncat dengan Hobi Jalan Kaki

Tim Sosok | **Penulis :** Dewi Kharisma Michellia, Wiwit Endri N.
| **Fotografer :** Hary Prasojo Syafa'atillah & Regi Yanuar Widhia Dinnata

Ketua komunitas pejalan kaki ini mewujudkan misi komunitasnya dari diri sendiri. Ia memilih pulang-pergi kantor dengan berjalan kaki dan meninggalkan mobil pribadinya.

Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan yang dihadapi oleh pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. "Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis," ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu solusi yang efisien untuk menempuh jarak yang dekat. "Bayangkan dalam kondisi macet, jarak yang sebenarnya bisa ditempuh selama lima belas menit dengan berjalan kaki harus ditempuh dua jam dengan mobil," paparnya. Oleh sebab itu, ia menjadikan aktivitas jalan kaki sebagai keseharian dan benar-benar mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak yang dekat.

Seringnya berjalan kaki menjadikan Awalil lebih peka terhadap masalah yang dihadapi pejalan kaki, seperti penyimpangan trotoar sebagaimana fungsi seharusnya. Sehingga, pada 1 November 2011, muncul ide spontan untuk membentuk sebuah komunitas yang berawal dari grup Facebook. Komunitas ini diberi nama Komunitas Pejalan Kaki (KAKI). Awalnya, orang-orang di sekitar Awalil menganggap komunitas ini aneh dan berlebihan, tetapi Awalil tetap maju dengan gagasannya. Alhasil, respons masyarakat terhadap grup ini semakin besar. Hal tersebut terbukti dengan semakin bertambahnya jumlah anggota yang sekarang sudah mencapai lebih dari 1.500 orang.

Tiga bulan setelah terbentuk melalui grup Facebook, Awalil dengan anggota komunitas mulai mengadakan pertemuan. Kecelakaan mobil yang menewaskan korban sebanyak sembilan orang pada 22 Januari 2012 menjadi permulaan gerakan ini melakukan aksi. Saat itu, beberapa anggota yang tergabung dalam KAKI melakukan doa bersama di Halte Tugu Tani pada 5 Februari 2012. "Ada 20 orang yang hadir dalam doa bersama," katanya. Selain melakukan doa bersama, komunitas ini juga membagikan kaus kepada anggotanya. Hal itu membuat anggota KAKI semakin dikenal banyak orang sekaligus menjadi bagian dari upaya menghimpun anggota.

Sepintas, kegiatan KAKI mirip kegiatan jalan sehat yang dilakukan saban hari Minggu. Namun yang membedakannya dengan aktivitas jalan kaki pada umumnya, KAKI memiliki misi, salah satunya yakni melakukan advokasi terkait hak-hak pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan visinya, menjadikan jalan kaki sebagai gaya hidup sehat, aman dan nyaman bagi masyarakat. Fokus utama KAKI adalah mencari dukungan bagi pengadaan dan peremajaan trotoar serta fasilitas umum untuk pejalan kaki. Dengan semangat Awalil mengatakan, "Kita harus melakukan sesuatu untuk mengatasi permasalahan ini."

Selain itu, Awalil juga ingin komunitas ini dapat melakukan advokasi untuk mendorong pemerintah daerah membenahi fasilitas umum bagi pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan keadaan trotoar dan fasilitas untuk pejalan kaki masih jarang diperhatikan oleh pemerintah daerah. Trotoar sebagai sarana utama bagi pejalan kaki justru lebih banyak dimanfaatkan sebagai area dagang atau parkir. "Fasilitas dari pemerintah tetap minim walau kami terus mendorong adanya perbaikan," keluh Awalil.

Bila menengok aktivitas grup KAKI di Facebook, sebagai penggagas Awalil tampak pantang menyerah menghidupkan komunitas ini. Namun, Awalil mengaku sudah terbiasa dengan aneka ragam karakter organisasi atau komunitas dan orang-orang yang terlibat di dalamnya. Jadi, tak masalah baginya untuk terus mengadakan agenda KAKI yang serba spontan terlepas dari anggota grup yang tidak seberapa aktif. Mengatasi permasalahan ini, ia selalu mengupayakan komunikasi intensif antar anggota KAKI melalui jejaring sosialnya. "Komunikasi antaranggota merupakan hal yang penting, mengingat kita tidak setiap hari bisa bertemu," paparnya.

Keterlibatannya dalam berbagai organisasi menjadikan Awalil mampu mengelola dan menghidupi komunitas yang ia dirikan. Dengan rentetan aktivitas di masa kuliahnya, mahasiswa angkatan '84 ini bak menjelma kutu loncat. Saat kuliah, ia tercatat sebagai salah seorang pendiri Majalah Equilibrium pada 1986 meski tanpa latar belakang jurnalistik. Ia juga merupakan pendiri kelompok studi Timbang, sebuah komunitas yang membahas ilmu-ilmu sosial dari sudut pandang radikal. Majalah Equilibrium sendiri masih bertahan hingga hari ini, sementara Timbang bubar di Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan yang dihadapi oleh

pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. "Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis," ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu solusi yang efisien untuk menempuh jarak yang dekat. "Bayangkan dalam kondisi macet, jarak yang sebenarnya bisa ditempuh selama lima belas menit dengan berjalan kaki harus ditempuh dua jam dengan mobil," paparnya. Oleh sebab itu, ia menjadikan aktivitas jalan kaki sebagai keseharian dan benar-benar mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak yang dekat.

Seringnya berjalan kaki menjadikan Awalil lebih peka terhadap masalah yang dihadapi pejalan kaki, seperti penyimpangan trotoar sebagaimana fungsi seharusnya. Sehingga, pada 1 November 2011, muncul ide spontan untuk membentuk sebuah komunitas yang berawal dari grup Facebook. Komunitas

ini diberi nama Komunitas Pejalan Kaki (KAKI). Awalnya, orang-orang di sekitar Awalil menganggap komunitas ini aneh dan berlebihan, tetapi Awalil tetap maju dengan gagasannya. Alhasil, respons masyarakat terhadap grup ini semakin besar. Hal tersebut terbukti dengan semakin bertambahnya jumlah anggota yang sekarang sudah mencapai lebih dari 1.500 orang.

Tiga bulan setelah terbentuk melalui grup Facebook, Awalil dengan anggota komunitas mulai mengadakan pertemuan. Kecelakaan mobil yang menewaskan korban sebanyak sembilan orang pada 22 Januari 2012 menjadi permulaan gerakan ini melakukan aksi. Saat itu, beberapa anggota yang tergabung dalam KAKI melakukan doa bersama di Halte Tugu Tani pada 5 Februari 2012. “Ada 20 orang yang hadir dalam doa bersama,” katanya. Selain melakukan doa bersama, komunitas ini juga membagikan kaus kepada anggotanya. Hal itu membuat anggota KAKI semakin dikenal banyak orang sekaligus menjadi bagian dari upaya menghimpun anggota.

Sepintas, kegiatan KAKI mirip kegiatan jalan sehat yang dilakukan saban hari Minggu. Namun yang membedakannya dengan aktivitas jalan kaki pada umumnya, KAKI memiliki misi, salah satunya yakni melakukan advokasi terkait hak-hak pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan visinya, menjadikan jalan kaki sebagai gaya hidup sehat, aman dan nyaman bagi masyarakat. Fokus utama KAKI adalah mencari dukungan bagi pengadaan dan peremajaan trotoar serta fasilitas umum untuk pejalan kaki. Dengan semangat Awalil mengatakan, “Kita harus melakukan sesuatu untuk Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan yang dihadapi oleh pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. “Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis,” ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu solusi yang efisien untuk menempuh jarak yang dekat. “Bayangkan dalam kondisi macet, jarak yang sebenarnya bisa ditempuh selama lima belas menit dengan berjalan kaki harus ditempuh dua jam dengan mobil,” paparnya. Oleh sebab itu, ia menjadikan aktivitas jalan kaki sebagai keseharian dan benar-benar mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak yang dekat.

Seringnya berjalan kaki menjadikan Awalil lebih peka terhadap masalah yang dihadapi pejalan kaki, seperti penyimpangan trotoar sebagaimana fungsi seharusnya. Sehingga, pada 1 November 2011, muncul ide spontan untuk membentuk sebuah komunitas yang berawal dari grup Facebook. Komunitas ini diberi nama Komunitas Pejalan Kaki (KAKI). Awalnya, orang-orang di sekitar Awalil menganggap komunitas ini aneh dan berlebihan, tetapi Awalil tetap maju dengan gagasannya. Alhasil, respons masyarakat terhadap grup ini semakin besar. Hal tersebut terbukti dengan semakin bertambahnya jumlah anggota yang sekarang sudah mencapai lebih dari 1.500 orang.

Tiga bulan setelah terbentuk melalui grup Facebook, Awalil dengan anggota komunitas mulai mengadakan pertemuan. Kecelakaan mobil yang menewaskan korban sebanyak sembilan orang pada 22 Januari 2012 menjadi permulaan gerakan ini melakukan aksi. Saat itu, beberapa anggota yang tergabung dalam KAKI melakukan doa bersama di Halte Tugu Tani pada 5 Februari 2012. “Ada 20 orang yang hadir dalam doa bersama,” katanya. Selain melakukan doa bersama, komunitas ini juga membagikan kaus kepada anggotanya. Hal itu membuat anggota KAKI semakin dikenal banyak orang sekaligus menjadi bagian dari upaya menghimpun anggota.

Sepintas, kegiatan KAKI mirip kegiatan jalan sehat yang dilakukan saban hari Minggu. Namun yang membedakannya dengan aktivitas jalan kaki pada umumnya, KAKI memiliki misi, salah satunya yakni melakukan advokasi terkait hak-hak pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan visinya, menjadikan jalan kaki sebagai gaya hidup sehat, aman dan nyaman bagi masyarakat. Fokus utama KAKI adalah mencari dukungan bagi pengadaan dan peremajaan trotoar serta fasilitas umum untuk pejalan kaki. Dengan semangat Awalil mengatakan, "Kita harus melakukan sesuatu untuk mengatasi permasalahan ini."

Selain itu, Awalil juga ingin komunitas ini dapat melakukan advokasi untuk mendorong pemerintah daerah membenahi fasilitas umum bagi pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan keadaan trotoar dan fasilitas untuk pejalan kaki masih jarang diperhatikan oleh pemerintah daerah. Trotoar sebagai sarana utama bagi pejalan kaki justru lebih banyak dimanfaatkan sebagai area dagang atau parkir. "Fasilitas dari pemerintah tetap minim walau kami terus mendorong adanya perbaikan," keluh Awalil.

Bila menengok aktivitas grup KAKI di Facebook, sebagai penggagas Awalil tampak pantang menyerah menghidupkan komunitas ini. Namun, Awalil mengaku sudah terbiasa dengan aneka ragam karakter organisasi atau komunitas dan orang-orang yang terlibat di dalamnya. Jadi, tak masalah baginya untuk terus mengadakan agenda KAKI yang serba spontan terlepas dari anggota grup yang tidak seberapa aktif. Mengatasi permasalahan ini, ia selalu mengupayakan komunikasi intensif antar anggota KAKI melalui jejaring sosialnya. "Komunikasi antaranggota merupakan hal yang penting, mengingat kita tidak setiap hari bisa bertemu," paparnya.

Keterlibatannya dalam berbagai organisasi menjadikan Awalil mampu mengelola dan menghidupi komunitas yang ia dirikan. Dengan rentetan aktivitas di masa kuliahnya, mahasiswa angkatan '84 ini bak menjelma kutu loncat. Saat kuliah, ia tercatat sebagai salah seorang pendiri Majalah Equilibrium pada 1986 meski tanpa latar belakang jurnalistik. Ia juga merupakan pendiri kelompok studi Timbang, sebuah komunitas yang membahas ilmu-ilmu sosial dari sudut pandang radikal. Majalah Equilibrium sendiri masih bertahan hingga hari ini, sementara Timbang bubar di tahun Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan

yang dihadapi oleh pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. “Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis,” ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan yang dihadapi oleh pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. “Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis,” ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu solusi yang efisien untuk menempuh jarak yang dekat. “Bayangkan dalam kondisi macet, jarak yang sebenarnya bisa ditempuh selama lima belas menit dengan berjalan kaki harus ditempuh dua jam dengan mobil,” paparnya. Oleh sebab itu, ia menjadikan aktivitas jalan kaki sebagai keseharian dan benar-benar mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak yang dekat.

Seringnya berjalan kaki menjadikan Awalil lebih peka terhadap masalah yang dihadapi pejalan kaki, seperti penyimpangan trotoar sebagaimana fungsi seharusnya. Sehingga, pada 1 November 2011, muncul ide spontan untuk membentuk sebuah komunitas yang berawal dari grup Facebook. Komunitas ini diberi nama Komunitas Pejalan Kaki (KAKI). Awalnya, orang-orang di sekitar Awalil menganggap komunitas ini aneh dan berlebihan, tetapi Awalil tetap maju dengan gagasannya. Alhasil, respons masyarakat terhadap grup ini semakin besar. Hal tersebut terbukti dengan semakin bertambahnya jumlah anggota yang sekarang sudah mencapai lebih dari 1.500 orang.

Tiga bulan setelah terbentuk melalui grup Facebook, Awalil dengan anggota komunitas mulai mengadakan pertemuan. Kecelakaan mobil yang menewaskan korban sebanyak sembilan orang pada 22 Januari 2012 menjadi permulaan gerakan ini melakukan aksi. Saat itu, beberapa anggota yang tergabung dalam KAKI melakukan doa bersama di Halte Tugu Tani pada 5 Februari 2012. “Ada 20 orang yang hadir dalam doa bersama,” katanya. Selain melakukan doa bersama, komunitas ini juga membagikan kaus kepada anggotanya. Hal itu membuat anggota KAKI semakin dikenal banyak orang sekaligus menjadi bagian dari upaya menghimpun anggota.

Sepintas, kegiatan KAKI mirip kegiatan jalan sehat yang dilakukan saban hari Minggu. Namun yang membedakannya dengan aktivitas jalan kaki pada umumnya, KAKI memiliki misi, salah satunya yakni melakukan advokasi terkait hak-hak pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan visinya, menjadikan jalan kaki sebagai gaya hidup sehat, aman dan nyaman bagi masyarakat. Fokus utama KAKI adalah mencari dukungan bagi pengadaan dan peremajaan trotoar serta fasilitas umum untuk pejalan kaki. Dengan semangat Awalil mengatakan, "Kita harus melakukan sesuatu untuk mengatasi permasalahan ini."

Selain itu, Awalil juga ingin komunitas ini dapat melakukan advokasi untuk mendorong pemerintah daerah membenahi fasilitas umum bagi pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan keadaan trotoar dan fasilitas untuk pejalan kaki masih jarang diperhatikan oleh pemerintah daerah. Trotoar sebagai sarana utama bagi pejalan kaki justru lebih banyak dimanfaatkan sebagai area dagang atau parkir. "Fasilitas dari pemerintah tetap minim walau kami terus mendorong adanya perbaikan," keluh Awalil.

Bila menengok aktivitas grup KAKI di Facebook, sebagai penggagas Awalil tampak pantang menyerah menghidupkan komunitas ini. Namun, Awalil mengaku sudah terbiasa dengan aneka ragam karakter organisasi atau komunitas dan orang-orang yang terlibat di dalamnya. Jadi, tak masalah baginya untuk terus mengadakan agenda KAKI yang serba spontan terlepas dari anggota grup yang tidak seberapa aktif. Mengatasi permasalahan ini, ia selalu mengupayakan komunikasi intensif antar anggota KAKI melalui jejaring sosialnya. "Komunikasi antaranggota merupakan hal yang penting, mengingat kita tidak setiap hari bisa bertemu," paparnya.

Keterlibatannya dalam berbagai organisasi menjadikan Awalil mampu mengelola dan menghidupi komunitas yang ia dirikan. Dengan rentetan aktivitas di masa kuliahnya, mahasiswa angkatan '84 ini bak menjelma kutu loncat. Saat kuliah, ia tercatat sebagai salah seorang pendiri Majalah Equilibrium pada 1986 meski tanpa latar belakang jurnalistik. Ia juga merupakan pendiri kelompok studi Timbang, sebuah komunitas yang membahas ilmu-ilmu sosial dari sudut pandang radikal. Majalah Equilibrium sendiri masih bertahan hingga hari ini, sementara Timbang bubar di tahun Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan yang dihadapi oleh pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi

Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. “Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis,” ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu solusi yang efisien untuk menempuh jarak yang dekat. “Bayangkan dalam kondisi macet, jarak yang sebenarnya bisa ditempuh selama lima belas menit dengan berjalan kaki harus ditempuh dua jam dengan mobil,” paparnya. Oleh sebab itu, ia menjadikan aktivitas jalan kaki sebagai keseharian dan benar-benar mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak yang dekat.

Seringnya berjalan kaki menjadikan Awalil lebih peka terhadap masalah yang dihadapi pejalan kaki, seperti penyimpangan trotoar sebagaimana fungsi seharusnya. Sehingga, pada 1 November 2011, muncul ide spontan untuk membentuk sebuah komunitas yang berawal dari grup Facebook. Komunitas ini diberi nama Komunitas Pejalan Kaki (KAKI). Awalnya, orang-orang di sekitar Awalil menganggap komunitas ini aneh dan berlebihan, tetapi Awalil tetap maju dengan gagasannya. Alhasil, respons masyarakat terhadap grup ini semakin besar. Hal tersebut terbukti dengan semakin bertambahnya jumlah anggota yang sekarang sudah mencapai lebih dari 1.500 orang.

Tiga bulan setelah terbentuk melalui grup Facebook, Awalil dengan anggota komunitas mulai mengadakan pertemuan. Kecelakaan mobil yang menewaskan korban sebanyak sembilan orang pada Perhatian Awalil Rizky terhadap permasalahan yang dihadapi oleh pejalan kaki bermula dari fenomena yang ia sering lihat selama bekerja di Jakarta. Tepatnya, ketika ia bekerja sebagai konsultan Koperasi

Syariah Baitul Maal wa Tamwil (BMT) di tahun 2008. Selama tiga tahun, ia sehari-hari harus dihadapkan dengan pemandangan ibukota Indonesia yang sesak dengan kendaraan pribadi. Selain itu, trotoar juga padat akan kendaraan yang diparkirkan sembarangan. Hal tersebut diperparah dengan maraknya pedagang kaki lima di sana. Bagi Awalil, ibukota yang macet tidak hanya menurunkan produktivitas, tetapi juga dapat memutus hubungan sosial antarmasyarakat.

Kesemrawutan kota Jakarta tersebut berbanding terbalik dengan kondisi di negara maju, salah satunya Jepang. Aktivitas jalan kaki tidak dianggap sebagai hal yang sepele. Kesadaran masyarakat untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik sangat tinggi. Hal tersebut juga didukung pemerintah yang membangun infrakstruktur publik dengan baik, khususnya bagi pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, Awalil berharap ia dapat mengajak masyarakat Indonesia untuk meninggalkan kendaraan pribadinya, dengan hidup sederhana lewat aktivitas jalan kaki. “Kalau naik kendaraan, rasanya seperti ada jarak. Kita menjadi semakin individualis,” ujarnya

Pada saat bekerja di dua kantor—kantor pusat dan cabang BMT Jakarta yang berjarak sekitar 1,5 kilometer—Awalil mulai rutin melakukan aktivitas jalan kaki. Ia beranggapan bahwa di tengah kondisi ibukota yang semrawut, jalan kaki dapat menjadi salah satu solusi yang efisien untuk menempuh jarak yang dekat. “Bayangkan dalam kondisi macet, jarak yang sebenarnya bisa ditempuh selama lima belas menit dengan berjalan kaki harus ditempuh dua jam dengan mobil,” paparnya. Oleh sebab itu, ia menjadikan aktivitas jalan kaki sebagai keseharian dan benar-benar mengurangi penggunaan kendaraan bermotor dalam jarak yang dekat.

Seringnya berjalan kaki menjadikan Awalil lebih peka terhadap masalah yang dihadapi pejalan kaki, seperti penyimpangan trotoar sebagaimana fungsi

seharusnya. Sehingga, pada 1 November 2011, muncul ide spontan untuk membentuk sebuah komunitas yang berawal dari grup Facebook. Komunitas ini diberi nama Komunitas Pejalan Kaki (KAKI). Awalnya, orang-orang di sekitar Awalil menganggap komunitas ini aneh dan berlebihan, tetapi Awalil tetap maju dengan gagasannya. Alhasil, respons masyarakat terhadap grup ini semakin besar. Hal tersebut terbukti dengan semakin bertambahnya jumlah anggota yang sekarang sudah mencapai lebih dari 1.500 orang.

Tiga bulan setelah terbentuk melalui grup Facebook, Awalil dengan anggota komunitas mulai mengadakan pertemuan. Kecelakaan mobil yang menewaskan korban sebanyak sembilan orang pada 22 Januari 2012 menjadi permulaan gerakan ini melakukan aksi. Saat itu, beberapa anggota yang tergabung dalam KAKI melakukan doa bersama di Halte Tugu Tani pada 5 Februari 2012. "Ada 20 orang yang hadir dalam doa bersama," katanya. Selain melakukan doa bersama, komunitas ini juga membagikan kaus kepada anggotanya. Hal itu membuat anggota KAKI semakin dikenal banyak orang sekaligus menjadi bagian dari upaya menghimpun anggota.

Sepintas, kegiatan KAKI mirip kegiatan jalan sehat yang dilakukan saban hari Minggu. Namun yang membedakannya dengan aktivitas jalan kaki pada umumnya, KAKI memiliki misi, salah satunya yakni melakukan advokasi terkait hak-hak pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan visinya, menjadikan jalan kaki sebagai gaya hidup sehat, aman dan nyaman bagi masyarakat. Fokus utama KAKI adalah mencari dukungan bagi pengadaan dan peremajaan trotoar serta fasilitas umum untuk pejalan kaki. Dengan semangat Awalil mengatakan, "Kita harus melakukan sesuatu untuk mengatasi permasalahan ini."

Selain itu, Awalil juga ingin komunitas ini dapat melakukan advokasi untuk mendorong pemerintah daerah membenahi fasilitas umum bagi pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan keadaan trotoar dan fasilitas untuk pejalan kaki masih jarang diperhatikan oleh pemerintah daerah. Trotoar sebagai sarana utama bagi pejalan kaki justru lebih banyak dimanfaatkan sebagai area dagang atau parkir. "Fasilitas dari pemerintah tetap minim walau kami terus mendorong adanya perbaikan," keluh Awalil.

Bila menengok aktivitas grup KAKI di Facebook, sebagai penggagas Awalil tampak pantang menyerah menghidupkan komunitas ini. Namun, Awalil mengaku sudah terbiasa dengan aneka ragam karakter organisasi atau komunitas dan orang-orang yang terlibat di dalamnya. Jadi, tak masalah baginya untuk terus mengadakan agenda KAKI yang serba spontan terlepas dari anggota grup yang tidak seberapa aktif. Mengatasi permasalahan ini, ia selalu mengupayakan komunikasi intensif antar anggota KAKI melalui jejaring sosialnya. "Komunikasi antaranggota merupakan hal yang penting, mengingat kita tidak setiap hari bisa bertemu," paparnya.

Keterlibatannya dalam berbagai organisasi menjadikan Awalil mampu mengelola dan menghidupi komunitas yang ia dirikan. Dengan rentetan aktivitas di masa kuliahnya, mahasiswa angkatan '84 ini bak menjelma kutu loncat. Saat kuliah, ia tercatat sebagai salah seorang pendiri Majalah Equilibrium pada 1986 meski tanpa latar belakang jurnalistik. Ia juga merupakan pendiri kelompok studi Timbang, sebuah komunitas yang membahas ilmu-ilmu sosial dari sudut pandang radikal. Majalah Equilibrium sendiri masih bertahan hingga hari ini,

sementara Timbang bubar di tahun 1991. Walaupun tidak sempat menamatkan pendidikannya di Fakultas Ekonomi UGM, masa kuliahnya banyak ia habiskan dengan diskusi mengenai ekonomi kerakyatan, termasuk ide-ide membangun organisasi. 'Tapi, ya, jalan hidup beda, saya memilih tidak menamatkan kuliah karena ada konflik intelektual."

Sejak dibentuk, Komunitas Pejalan Kaki mengalami pasang surut dalam dinamika keorganisasiannya. Bahkan, setahun terakhir ini KAKI jarang mengadakan pertemuan dan kegiatan. Akan tetapi, baru-baru ini Awalil mulai menghidupkan kembali komunitas ini dengan mengadakan diskusi yang membahas kegunaan trotoar, utamanya bagi difabel. Hal tersebut dikarenakan masih banyak daerah-daerah di Indonesia yang belum mampu menyediakan jalan khusus untuk tuna netra. Pembangunan trotoar yang ideal memang memerlukan banyak pertimbangan, dan melibatkan semua lapisan masyarakat. "Di sepanjang ruas jalan mesti ada pohon dan lebar trotoar perlu disesuaikan dengan lebar jalan. Keamanan dan kecepatan para pejalan kaki juga mesti diperhitungkan," tuturnya.

Bahkan di beberapa kota besar di Indonesia, penyediaan trotoar ataupun sarana transportasi yang memadai masih belum dapat dilakukan secara maksimal. Tak terkecuali dengan kota Yogyakarta yang katanya "kota nyaman bagi pejalan kaki." Kota ini juga belum mampu memenuhi hak para pejalan kaki. Di area Malioboro misalnya, trotoar justru digunakan sebagai area parkir atau berdagang. Keadaan ini membuat masyarakat kembali memilih berkendara dengan motor atau mobil pribadi daripada harus berjalan kaki. Hal tersebut juga menjadi salah satu hambatan bagi komunitas ini untuk melakukan kampanye pentingnya jalan kaki. "Inilah kendala yang dialami oleh KAKI, menarik perhatian masyarakat saja susah, apalagi menarik perhatian pemerintah daerah yang menganggap sepele komunitas semacam ini," tukas Awalil. Melihat trotoar yang banyak dijadikan lahan usaha, Awalil berharap agar pemerintah dapat turun tangan mengatasi hal tersebut.

Kini Awalil dan KAKI lebih banyak membahas tata kelola perkotaan yang ideal bagi pejalan kaki dan transportasi publik, walaupun masih dalam ranah ide. Selain itu ia juga berusaha menyusun konsep tentang sinergitas antara kebiasaan jalan kaki, pengadaan transportasi publik, dan perencanaan tata kota secara keseluruhan. Bersamaan dengan itu, ia tetap melanjutkan advokasi terkait hak pejalan kaki dengan mendorong terlaksananya lebih banyak tindakan nyata.

Kendati KAKI belum mendapat perhatian dari pemerintah, Awalil berencana mendaftarkan KAKI ke Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia untuk menjadikannya organisasi masyarakat. Hal tersebut agar advokasi anggota KAKI dapat lebih didengar oleh pemerintah. Demi mengatur perkembangan KAKI di setiap daerah, Awalil menunjuk seorang koordinator untuk tiap daerahnya. Seorang koordinator berfungsi menjaga koordinasi di antara anggotanya di setiap acara yang diadakan. Seperti acara kumpul bersama yang rutin diadakan di Bandung dan Jakarta setiap car free day. Mereka sepakat bahwa untuk menempuh jarak dekat (kurang dari 1 km), jalan kaki dapat dijadikan pilihan utama. Awalil kerap menekankan kepada anggota KAKI, "Saya bangga berjalan kaki, dan senang menjadikannya lifestyle dan ingin kesadaran ini dimiliki setiap anggota KAKI juga."

Meskipun sering menyuarakan hak-hak pejalan kaki, Awalil dan anggota KAKI tidak lantas menjadikan diri mereka anti terhadap transportasi dan modernitas. Mereka masih mendukung kehadiran transportasi publik yang layak, cepat, dan nyaman. "Tidak perlu saling menghapus peran, aktivitas jalan kaki dapat mendukung keberadaan transportasi publik, dan sebaliknya," jelasnya. Untuk perkembangan KAKI selanjutnya, ia berharap ada regenerasi di KAKI dan agar komunitas ini dapat berjalan secara mandiri, "Kader-kader baru bisa membuat kegiatan lebih semangat." [*]

Biographia

Nama :
Awalil Rizky

Tempat dan Tanggal Lahir:
Banjarmasin, 17 Oktober 1965

Pendidikan:
SD Negeri Telaga Warna Banjarmasin
SMP Negeri 2 Banjarmasin
SMA Negeri 1 Banjarmasin
Fakultas Ekonomi UGM, Jurusan Ilmu Ekonomi (1984 - tidak tamat)

Istri:
Ety Nurhayati

Anak:
1. Alimatun Nashira, 20, Fakultas Teknik Industri ITB
2. M. Imam Adli, 18, Fakultas Ekonomika dan Bisnis UGM
3. Nur Tsurayya, 16, SMAN 1 Yogyakarta
4. M. Raid Akram, 13, SMPN 8 Yogyakarta

Pekerjaan:
1. Chief Economist PT. Permodalan Ventura
2. Peneliti Senior Bright Indonesia, Jakarta
3. Penulis Buku-buku Ekonomi
4. Konsultan Ekonomi Perusahaan-perusahaan Swasta

Kegiatan Ekstra:
1. Aktif di Perhimpunan BMT Indonesia sebagai Ketua II. Beberapa kali menjadi koordinator relawan tanngap bencana seperti untuk Gempa Bantul 2006 dan Merapi 2011.
2. Ketua Komunitas Pejalan Kaki

Kegiatan Semasa Kuliah:
1. Pemimpin Redaksi Majalah Mahasiswa Equilibrium
2. Pemimpin redaksi Jurnal Mahasiswa Jurusan IESP
3. Ketua I Senat mahasiswa
4. Ketua umum HMI Cabang Yogyakarta

ilustrasi: *BALAIRUNG/Daniel*

Jurnal Balairung (,)*

oleh :
M. Misbahul Ulum
Pemimpin Umum BPPM Balairung UGM 2013

Embrio Jurnal Balairung sesungguhnya sudah ada sebelum ia terbit pertama kali pada tahun 2001. Sebelumnya, setiap dua tahun sekali, Balairung telah menerbitkan edisi khusus jurnal (1994, 1996, 1999). Bedanya, jurnal sebelum tahun 2001 masih belum menggabungkan dua pendekatan, jurnalistik dan ilmiah.

Penerbitannya dengan menyandang label jurnal pada tahun 2001 (edisi 34) tidak lain ialah hasil uji coba.[i] Pada tahun 1999-2000 dan 2000-2001 Balairung sudah melakukan percobaan ke jurnal dengan menggabungkan dua pendekatan itu. Hasilnya ialah majalah semi jurnal edisi 30 (Membaca Ekspresi Yogya), 31 (Jangan Gadaikan Kampusku), 32 (Spiritualisme Indonesia) dan 33 (Kembali ke Desa).[ii]

Sejak semula, Jurnal Balairung sengaja diikhtiarkan menjadi naskah akademik-jurnalistik yang dibawakan dengan renyah.[iii] Tak heran bila ada yang menyebut para penggarapnya sebagai ilmuwan *cum* jurnalis,[iv] tidak lain agar kekakuan sebuah jurnal menjadi lentur dan indah. Sebuah manifestasi percumbuan yang mesra antara dua entitas, pers dan mahasiswa. Suatu kemenduaan yang manunggal, yang menjadikannya mempunyai keistimewaan dengan tantangannya tersendiri.

Oleh karena itu, Jurnal Balairung yang mengimani dalil *Integrated System of Journalism* (ISoJ) memaknai kerjanya sebagai gabungan dari pendekatan jurnalistik dan ilmiah. Ia berusaha mendedah suatu tema dari berbagai perspektif (keilmuan) secara tuntas. Sebab kekayaan disiplin keilmuan memang menjadi salah satu kelebihan UGM.

Dengan itu, Jurnal Balairung tidak hanya menjadi manifestasi dari kerja keras seorang jurnalis dan ilmuwan, tetapi juga seorang seniman.[v] Seniman yang menyanyikan nada pemberontakan terhadap kurungan disiplin keilmuan guna meraih kebebasan serta menyajikannya dengan polesan keindahan. Bukan untuk menutupi kebenaran dengan keindahan. Akan tetapi, berusaha merangkum kebenaran dan keindahan menjadi kesatuan utuh.[vi]

Usaha yang mirip pernah dilakukan oleh seorang ilmuwan ekonomi[vii] asal Universitas Harvard, John Kenneth Galbraith. Meskipun, pada muulanya, ia dicap rekan-rekannya melakukan kejahatan dan dosa karena menulis terlalu indah bagaikan seniman [viii]. Galbraith tidak hanya dianggap rekan-rekannya

ilustrasi: *BALAIRUNG/Daniel*

sebagai sekadar wartawan, tetapi juga dikecam sebagai seseorang yang tidak masuk dalam satu bidang/disiplin tertentu.

Nasib yang sama juga dialami oleh rekan "sealiran" Galbraith. Ialah Gunnar Myrdal, ilmuwan ekonomi asal Swedia yang memberontak terhadap batas-batas disiplin keilmuan dengan bukunya *Against the Stream* (Melawan Arus). Ia menggedor dinding disiplin keilmuan (ekonomi) dan menganjurkan ahli-ahli semua bidang ilmu sosial untuk tidak saja melakukan penelitian antardisiplin, tetapi bahkan transdisipliner.

Meskipun kebenaran dalam ilmu pengetahuan itu tidak pernah menjumpai titik dan senantiasa di(beri tanda)petik,[ix] toh ia tetap harus terus dicari. Maka jurnal ini ialah gambaran usaha manusia yang beridentitas anak muda sebagai makhluk yang membelum[x] sekaligus gelisah[xi]. Dengan kata lain, eksemplar jurnal ini memang sebuah proses yang tidak mengenal kata usai.[xii] Akan tetapi, dalam maknanya yang pertama, ia tetap sebuah produk dari hasil kerja. Dalam maknanya yang pertama inilah, ia gagal untuk beberapa tahun karena hilang dari peredaran.

Imbasnya, semangat "mencari" itu perlahan mulai hilang ditelan bumi. Setiap tahunnya, hanya beban generasi yang senantiasa direproduksi.[xiii] Tak ayal, Balairung harus rela menenggak racun keterputusan generasi. Oleh karena itu, pada tahun kemarin, jurnal sengaja dihilangkan sementara.

Proses pengulangan sejarah pun terjadi. Percobaan membuat jurnal, persis seperti sebelum terbitnya pertama kali pada tahun 2001, diulangi kembali dengan terbitnya 3 majalah semi jurnal.[xiv] Kenyataannya, meminjam istilah Iwan Simatupang[xv], dalam keadaannya yang "hilang" dan "sedang dicari" itu, dia —Jurnal Balairung— berhasil bertengger lebih mesra dalam kalbu awak Balairung dan menjadi petunjuk arah bagi langkah-langkah selanjutnya. Di tahun kemarin, "bertemu" atau "tidak bertemu" sudah tidak begitu penting lagi. Yang terpenting ialah: mencari. Periode kemarin, oleh pengurusnya disebut sebagai periode defibrilasi.[xvi] Masa untuk mengambil jeda, sejenak berefleksi, lalu kembali meneruskan perjalanan dengan langkah yang lebih teguh.

Kini kepingan proses pengerjaan Jurnal yang berserak mulai dikumpulkan untuk disusun sebagai penerang di jalan gelap. Lembar sejarah dibedah dan pelaku sejarah pun ditanya. Sembari mencari kealpaan sejarah agar tidak terjerumus di lubang yang sama. Akan tetapi, juga melupakannya. Dalam arti, mengatasi ingatan dan amnesia sejarah.

Berbekal itu dan secuil pengalaman mengerjakan majalah semi jurnal di tahun kemarin, Jurnal yang ada di depan pembaca ini dikerjakan. Proses yang berlarat-larat sengaja dimampatkan. Akhirnya, Jurnal ini pun dapat hadir di tangan Anda dengan wujud seadanya. Obat dari kutukan kegagalan terbit selama beberapa tahun.

Sebermulanya, jurnal ini memang hanya produk eksperimentasi Sebagai produk eksistensial yang sudah hadir di hadapan pembaca sekarang ini, ia—lembaran jurnal—masihlah dalam koridor mencari. Proses pencarian awaknya akan sosok jurnal sebagai titik equilibrium naskah akademik-jurnalistik sekaligus pencarian jurnal itu sendiri terhadap verifikasi dan falsifikasi. Maka, jurnal ini memang tidak akan pernah selesai. Sebuah perjalanan yang senantiasa menemui tanda koma.

*Baca: Koma.

[i]. "Nah, kini, edisi yang ada di tangan Anda ini (red. edisi 34) adalah edisi pertama, yang berarti masih uji coba……… . Seterusnya, dengan kombinasi pendekatan (red. jurnalistik dan ilmiah) keseluruhan atau bergantian, Jurnal Mahasiswa BALAIRUNG akan diharapkan kian bermutu," tulis Hasan Bachtiar. Dalam "Bekerja dengan Detail" , Dapur Balairung, Jurnal Balairung Edisi 34/XVI/2001.

[ii]. Ibid. Hal 181.

[iii]. "Dalam bahasa kami, lebih-kurang, BALAIRUNG sekarang tidak ubahnya dengan "Prisma yang Tempo" atau "Scientific American yang Time". Jadi, bagaimana cara mengemas "pikiran jurnal" menjadi "majalah berita populer"? Itulah eksperimentasi yang terasa lezat." Lihat Hasan Bachtiar, di catatan akhir ke-27, dalam "Pers Mahasiswa Pasca-21 Mei 1998: Menuntaskan Romantisme Sejarah."

[iv]. Lihat Indi Ainullah, "Wartawan dan/atau Ilmuwan: Sebuah Jurnal & Komunitas Intelektual dalam Dapur Jurnal Balairung Edisi 38/XIX/2005. Hal 159

[v]. "Jika disimak secara realistik maka kehidupan ilmuwan dan seniman sebenarnya mempunyai titik temu persamaan. Mereka suka menyimak gejala alam, sosial,

perilaku manusia dan sebagainya," tegas Budi Darma dalam pengukuhannya sebagai guru besar Sastra di IKIP Surabaya melalui tulisan yang berjudul Kisah Sebuah Odise. Lihat Budi Darma: Penulis Realis Kita Mengalami Kekeringan Inspirasi. Majalah Balairung No. 22/Th. IX/1995. Hal 71. Kuntowijoyo juga pernah menulis, "… karena seni itu subjektif. Untuk apa orang membuang-buang waktu untuk yang tidak pasti? Keindahan itu kebebasan. Seni, sama dengan agama, filsafat, dan moralitas memerlukan kebebasan untuk berkembang. Ilmu, teknologi, industri, dan ekonomi yang objektif itu dapat menjadi alat penindasan, sedangkan seni yang subjektif (sebenarnya intersubjektif) tidak. Namun, cara kerja ilmuwan dan seniman sebenarnya sama. Keduanya harus rigorous, cermat. Seorang penyair harus cermat, hemat kata, tidak boleh ada kata yang berlebih." Lihat Kuntowijoyo. "Kata Penutup: Dari Tanah Siwalan dengan Intuisi" dalam Zawawi Imron. 1999. Madura, Akulah Darahmu. Penerbit PT Gramedia. Jakarta. Hal. 117

[vi] . Dalam diskusi tentang sekian banyak teori nuklir, seorang pemenang Hadiah Nobel, Heisenberg pernah berujar bahwa bila ia meneliti suatu teori fisika yang bentuknya tidak cantik, ia dapat memastikan teori itu tidak benar. Teori Fisika selalu indah bila direnungkan. Lihat Sindhunata (ed). Menjadi Generasi Pasca Indonesia. Kanisisus: Yogyakarta. 1999. Hal 71. Sebab, keindahan sesuatu, kata Thomas Aquinas, pada hakikatnya ialah splendor veritatis, cerlang kebenaran, yakni kebenaran yang berfungsi operasional bermutu tinggi.

[vii] . Analogi ilmu ekonomi diambil karena (dianggap) menempati jajaran tertinggi dalam ilmu sosial. Begitupun dengan ilmu fisika. Ilmu Ekonomi disebut sebagai the dominant social science yang harus dilayani oleh ancillary social science, yakni disiplin ilmu sosial lainnya. Lihat Ignas Kleden. 2004. Masyarakat dan Negara: Sebuah Persoalan. Yayasan Indonesia Tera: Magelang. Hal. Xxxiv. Periksa juga Thomas Kuhn. 1970. The Structure of Scientific Revolution. University of Chicago Press. Chicago.

[viii] . Pembelaan Paul Samuelson, seorang tokoh ekonom dari MIT yang pernah memenangkan hadiah Nobel dalam bidang ilmu ekonomi terhadap Galbraith. Lihat Mubyarto. 1990. Ekonomi Pancasila, Gagasan dan Kemungkinan. LP3ES. Jakarta. Hal. 19-20.

[ix] . "Kita ketahui, kebenaran itu relatif dan tentatif, yang tergantung alat, eksperimen, teori yang ada, dan lingkungan pemikiran pada kurun tertentu," tulis T. Jacob. Lihat T. Jacob. 2006. "Teori Evolusi Biologis: Pengaruhnya Terhadap Berbagai Bidang Pemikiran" dalam Manusia Makhluk Gelisah. Muhammadiyah University Press. Jakarta. Hal 67. "Namun "kebenaran" itu, di lingkungan ilmu pengetahuan, tidak bersifat absolut melainkan selalu tentatif atau relatif sifatnya. Karena itu, dalam pemikiran dan penyelidikan ilmiah, kebenaran selalu terbuka sifatnya terhadap pertanyaan dan keraguan. Ada kalanya pertanyaan dan keraguan, bahkan bantahan, timbul karena adanya fakta atau penemuan yang berbeda," tulis Dawam Rahardjo. Lihat Dawam Rahardjo. 1993. "Ilmu-Ilmu Sosial dan Tanggung Jawab Kemasyarakatan" dalam Intelektual Intelegensia dan Perilaku Politik Bangsa: Risalah Cendekiawan Muslim. Penerbit Mizan. Bandung. Hal 118. Tentang "keomongkosongan" ilmu pengetahuan, baca Seno Gumira Ajidharma. 2004. Kitab Omong Kosong. PT Mizan Publika. Jakarta. Sepemahaman penulis, pada akhirnya, ilmu pengetahuan memang tidak lebih dari usaha kesementaraan manusia. Persis seperti omong kosong. Sebab, teori akan selalu difalsifikasi. Ia hanya benar sepanjang tidak ada yang membantah. Dengan nada humor, Jaya Suprana membahasakannya dengan Kelirumologi, mempelajari kekeliruan demi mencari kebenaran. Lihat kata pengantar Jakoeb Oetama dalam Jaya Suprana. 2009. Naskah-Naskah Kompas Jaya Suprana. Penerbit Elex Media Komputindo: Jakarta. Hal. xi

[x] . Romo Driyarkara menyitir pendapat Maurice Merleau Ponty bahwa kita (manusia) bukanlah) jiwa-badan, kesadaran berhadapan dengan dunia, melainkan jiwa yang menjelma, ada-di-dunia. Lihat Karya Lengkap Driyarkara: Esei-esei pemikir yang terlibat dalam Perjuangan Bangsanya. 2006.Kompas Media Nusantara, Gramedia Pustaka Utama, Kanisius, Ordo Serikat Jesus Provinsi Indonesia, Jakarta. Sudiarja, Budi Subanar, St. Sunardi, dan T. Sarkim (peny). Hal. 274. Hal ini sejajar dengan pendapat filsuf modern yang berujar bahwa roh dan badan bukan lagi sebagai dua unsur melainkan satu unsur dengan dua aspeknya. Manusia adalah roh yang membadan atau roh yang mendunia. Seperti disitir Ignas Kleden dalam Epilog Kumpulan Esei Rendra, Mempertimbangkan Tradisi. PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1983, hal 117-118. Berdasarkan cara beradanya ituah, Romo Driyarkara mengamini Heidegger bahwa manusia tidak pernah selesai, zu sein. Atawa l'home a etre, kata Sartre.

[xi] . T. Jacob berpendapat bahwa manusia tidak pernah

puas dengan apa yang sudah diketahui dan diperolehnya. Ia terus mencari. Terus memikirkan sesuatu, mencipta, bermain dan mencoba. Lihat Manusia Makhluk Gelisah: Melalui Lensa Bioantropologi. 2006. Muhammadiyah University Press; Surakarta. Dalam bukunya ini, T Jacob membagi kegelisahan manusia menjadi empat. Pertama, kegelisahan akan dirinya. Kedua, akan lingkungannya. Ketiga, akan masa depannya. Keempat, akan bangsanya.

[xii] . Lihat Eka Suryana Putra, “Menyambangi Tanah Tak Bertuan” dalam Dapur Jurnal Balairung Edisi 43/XXIII/2010. Hal 198

[xiii] . Bahkan, sebermula kemunculannya, yakni Jurnal Edisi Scriptamanent, sudah mewariskan tradisi yang “tak tuntas”. Pengurus tahun berikutnya yang harus rela menyelesaikan proses pra-cetak hingga launchingnya. Lihat Windhi Budiartati. “Dan Setahun Pun Berlalu”. Laporan Pertanggungjawaban Pemimpin Perusahaan BPPM BALAIRUNG UGM Periode 2001/2002.

[xiv] . Edisi 45/XXVII/ Mei 2012 (Temuan BPK di UGM: Kejujuran dalam Pertaruhan), edisi 46/XXVII/ September 2012 (Tarik Ulur Eksekusi Tambang Kulon Progo) serta edisi 47/XXVII/ Desember 2012 (Jejak Langkah Media Rakyat).

[xv] . Lihat Iwan Simatupang. 1975. Kooong. Pustaka Jaya: Jakarta. Hal. 35. Periksa juga Iwan Simatupang. “Kooong” dalam Ajip Rosidi (peny). 1977. Laut Biru Langit Biru. Pustaka Jaya. Jakarta. Hal. 168

[xvi] . Untuk penjelasan lebih lengkap tentang periode defibrilasi ini, baca “Dapur Balairung”, Majalah Balairung No. 47/Th.XXIII/2010, hlm. 60-61

Detect Nadi Jombor

Foto dan teks:
Hary Prasojo Syafa'atillah | Regi Yanuar Widhia Dinnata

"Hangatnya matahari
Membakar tapak kaki
Siang itu disebuah terminal yang tak rapi"
-Terminal, Iwan Fals-

Setiap hari, banyak orang datang kepadaku dengan berbagai macam kendaraan. Mereka dari berbagai penjuru, melompat dari satu kendaraan ke kendaraan lain.

Bus Berjejer

Agen-agen Tiket

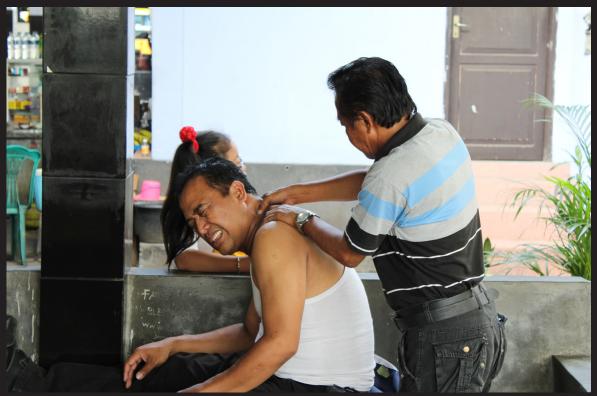
Di Balik Jendela

Menunggu

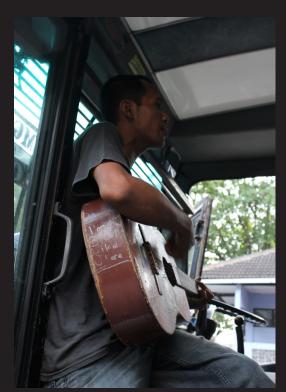
Terminal Jombor, demikian aku dikenal sebagai salah satu terminal bus di Yogyakarta. Puluhan bahkan ratusan orang mendatangiku asal lalu. Punggung mereka membungkuk dan langkah kaki mereka terseok karena beratnya barang bawaan. Berlari-lari kecil, mereka menuju kendaraan–kendaraan di sana.

Sejatinya, aku adalah tempat bagi bus-bus angkutan kota dan provinsi, dan ratusan kendaraan umum berbagai jenis melewatiku setiap hari. Kendaraan-kendaraan umum itu mengantri sepanjang hari demi memenuhi nafkah para pengemudinya. Mengangkut para penumpang menyusuri aspal yang panas agar sampai ke tujuan.

Berteriak “Magelang Mas... Semarang Mbak”

Angkat Beban

Pijat Refleksi

Bermain Catur

Loper Koran

Bernyanyi Demi Rejeki

Tak jarang, orang-orang beristirahat sejenak setelah perjalanan panjang. Tertidur di bangku-bangku bertekstur keras, bercengkerama, dan bermain catur. Diselingi iringan musik para musisi jalanan yang juga ikut-ikut saja menadah tangan dari mereka para
pengunjung yang cuma sekadar mampir melihatku yang lusuh ini.

Mereka datang dan pergi begitu saja, tanpa sempat aku mengenal sesiapanya. Namun, jika jalan-jalan itu adalah urat nadi dan bis-bis itu adalah darah, maka akulah jantungnya. Kubiarkan darah mengalir deras di dalam
rongga jantungku agar aku tetap hidup. Walau orang-orang lupa merawat diriku, meludahiku, dan kerap menebar makian-makian kotor setiap hari. Aku tetap tersenyum dan berdiri.